

Polon 44 / Geckel
(2

~~Polon. 44.~~

<36634761020018

<36634761020018

Bayer. Staatsbibliothek

Hift. Polon.

Franz Joseph Jekel,

der Rechte Doctors, k. k. böhmisch-österreichischen und galizischen Hofagenten, und Hof- und Gerichtsadvokaten, der königlichen Gesellschaften der Wissenschaften zu Göttingen korrespondirenden, zu Warschau und Prag auswärtigen, und der Academie der Arcadier zu Rom Mitgliedes,

P o h l e n s

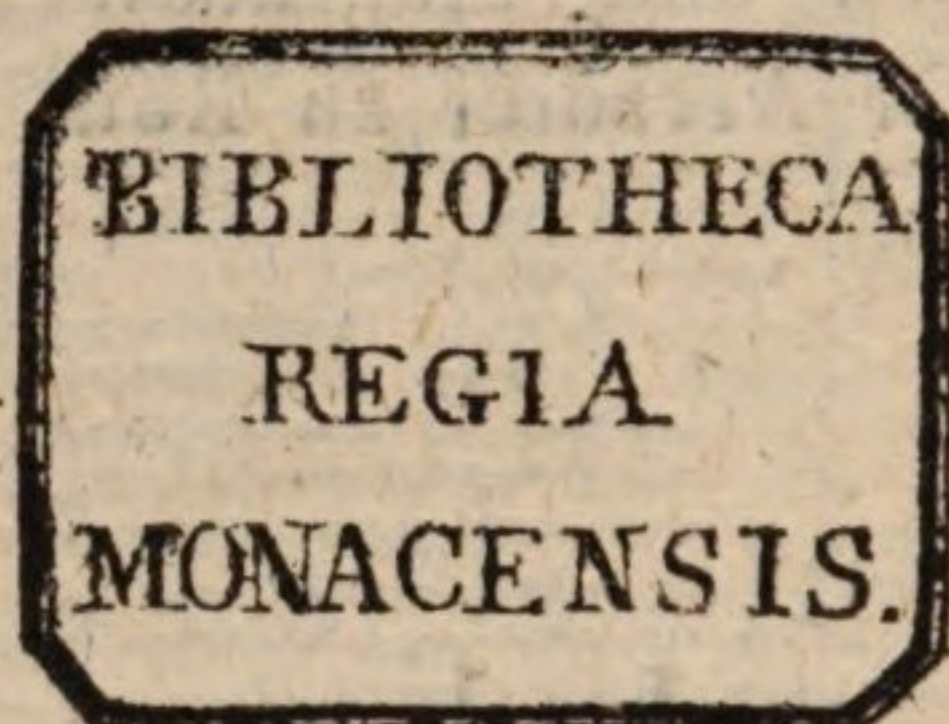
Handelsgeschichte.

R

Z w e y t e r T h e i l.

Wien und Triest,
in Geistinger's Buchhandlung.

1809.



Inhalt des zweyten Theiles.

Drittes Hauptstück.

VI. Kapitel.

Dritter Zeitpunkt.

Vom Regierungsantritte Königs Wladislaus des IV.
bis auf die neuesten Zeiten.

	Seite.
§. 36. Pohnisch-preussische Handelsge- schichte in dieser Epoche . . .	I
§. 37. Fortsetzung der pohnisch-preu- ssischen Handelsgeschichte bis 1700 .	8
§. 38. Beschlufs der pohnisch-preussi- schen Handelsgeschichte . . .	18

	Seite.
§. 39. Handel mit der Moldau und Wallachey, den Türken, und mit Ungarn und Galizien in diesem Zeitraume	30
§. 40. Pohlens Handel mit Schlesien, mit Sachsen und Deutschland überhaupt in diesem Zeitraume	37
§. 41. Pohlens Handel mit Rußland in dieser Epoche	44
§. 42. Verfügungen in Rückficht des innern Handel Pohlens in dieser Epoche. Zölle, Mauthen, Verordnungen, die Manufakturen betreffend. Handelsleute	57
§. 43. Handelsstraßen, Brücken- und Dammgeld, Flüsse, Kanäle.	61
§. 44. Errichtung der Posten in Pohlen	66
§. 45. Münzwesen in dieser Epoche. Wechselordnung	74
§. 46. Maße und Gewichte in dieser Epoche	78
§. 47. Satzungen in dieser Epoche. Luxusgesetze	80

	Seite.
§. 48. Handelsbilanz	85
§. 49. Schlussbetrachtungen über die Handels- geschichte Pohlens	87
§. 50. Handelsgesetze und Verfassung Galiziens	9
§. 51. Geschichte und Darstellung des Straßenwesens in Galizien	100
§. 52. Vorschlag des Strassenzuges für Westgalizien. Plan zum Strassenfonde. Entdeckung der Vereinigung des Dnie- sters mit dem Saanflusse	113
§. 53. Anzahl und Kosten der auf den bestehenden 250 Meilen Chaussée er- bauten Brücken	119
§. 54. Straßenbausystem des Hrn. Direk- tors Gros. I. Die Gräben	121
§. 55. Fortsetzung. II. Die Planirung	125
§. 56. Fortsetzung. III. Brücken- und Kanalbau	130
§. 57. Fortsetzung. IV. Die Stein- oder Grundlage	136

	Seite
§. 58. Fortsetzung. V. Von der Beschot- terung ohne Steinen	139
§. 59. Fortsetzung. VI. Die Barrieren oder Geländer	143
§. 60. Beschluß. VII. Die erforderliche Breite der Straßen	144
§. 61. Betrachtungen über das Straßen- bausystem des Herrn Direktors Gross.	146

DRITTES HAUPTSTÜCK.

SECHSTES KAPITEL.

III. Zeitpunkt. Vom Regierungsantritte Königs Wladislaus des IV. bis auf die neuesten Zeiten.

§. 36.

Pohlisch - preussische Handelsgeschichte in dieser Epoche.

Im Jahre 1635 ward ein 26-jähriger Stillstand mit Schweden geschlossen, in welchem Jahre auch der schwedische Seezoll ein Ende nahm. König Wladislaus IV. wollte ihn statt der Schweden hernach einheben, stand aber gegen Bezahlung von 800,000 fl. davon ab. Bald hernach wollte der König ihn wieder mit Gewalt einführen, und setzte den Intendenten Spiring mit einem Zollschiffe vor den Hafen, der aber durch vier dänische Kriegsschiffe vertrieben ward, deren zwey im Danziger Hafen zurückblieben, und die See-

handlung offen erhielten. Der König von Pohlen bedrohte Danzig, und warf der Stadt vor, es wolle zwey Könige, einen zur See, den andern zu Lande haben. Auf Holland, England und Frankreichs Vermittlung bey dem Reichstage selbst verglich sich endlich Danzig um 600,000 fl., die auch den König endlich beruhigten. ¹⁾ 1647 wollte man die Tuchsieglung wieder den Elbingern zuwenden; doch diese wurde am Ende allen preussischen Seestädten, die Häfen haben, zuerkannt. Die grossen preussischen Seestädte waren damahls im Missverständnisse. Thorn und Elbing wollten in Danzig selbst frey handeln. Danzig beklagte sich über die Abnahme der eigenen Handlung; sagte der Eisenhandel, Mehlhandel, Handel mit Uibersalz, Wein, Lacken, Salpeter, Holz, Mineralien sey geschwächt, die Schiffahrt gestört, nur der Kornhandel sey übrig. Daran seyen die Eishämmer in Schweden, der verbesserte Hafen bey Pillau, die Salzbergwerke in Pohlen, das Aushauen der Wälder, Ausgraben der Mineralien Schuld; der Salpeter sey mit Auflagen beschwert. Man stund mit Königsberg wegen des litthauischen und preussischen Handels im Processe, Thorn und Elbing wurden, da sie keine Dokumente

1) Gralath am ja. O. II. S. 425.

beygebracht, 1643 verurtheilt, ihr Waarenlager in Danzig abzuschaffen, und kein Getreide, das auf dem Strome gekauft ist, an Fremde zu veräußern. Diese so wie die Klagen der Thorner und Elbinger wegen Störung im Handel von Seite Danzigs wurden zum Theil erhoben, aber des Danziger Sekrätairs Lakke gut gemeintes Projekt zu Errichtung eines Kaufmannsrathes nicht ausgeführt, sondern blos einige im Kaufhandel eingerissene Mißbräuche abgestellt. ²⁾ 1641 erhielt Danzig so wie die Holländer von Dänemark die Befreyung des doppelten Sundzolls. 1655 unterm 10. May machten die Hanseaten, worunter Danzig, einen Kommerztraktat mit Ludwig XIV. ³⁾ 1656 erfolgte die Einstellung der Hofhaltung auf dem Artushofe (jetzt die Börse) in Danzig, welcher seit dritthalb hundert Jahren der Ort war, wo die Hanseaten zusammenkamen, und sich wechselweise mit Konzerten, Bällen, Zechen unterhielten, auch fremde Kaufleute aufnahmen. Schon im Jahre 1630 war die Abnahme des Bundes so merklich, daß die drey Städte Lübeck, Bremen und Hamburg zur Aufrechthaltung der deutschen Hanse eine spezielle Verbindung miteinander er-

2) Gralath S. 499.

3) Lünig am a. O. U. 43. S. 194.

richten mußten. Danzig hielt sich zwar immer vor allen vorzüglich noch an die hanseatischen Verpflichtungen; allein die Lage der Sachen hatte sich zu merklich verändert, der Handel besonders mit England hatte andere Wege eingeschlagen, das einseitige Interesse der Kaufleute hatte so, wie die Handlungsgrundsätze der Städte eine andere Richtung bekommen, die europäischen Staaten, die über den Handel heller zu sehen anfangen, hatten sich wider die Monopolsucht der Hanseaten empört, und so wurde auch der Artushof wegen der zwischen den Hanseaten eingetretenen Kälte immer weniger besucht, bis man endlich 1656 die sogenannte Hofhaltung in Artushof gänzlich abschaffte, wofür die auf Kaufmannsrecht aufgenommenen Bürger für die Nichthofhaltung im Artushofe 100 fl. an die Wette erlegen mußten. 4) 1649 war schon Danzigs Befestigung durch den holländischen General-Quartiermeister von Perceval sehr verstärkt worden, welches für Danzig in dem 1655 ausgebrochenen Kriege Schwedens wider Pohlen von den glücklichsten Folgen war. Der rasche und tapfere Karl Gustav nahm zwar den 4. December 1655 Thorn, welches im schlechten Vertheidigungsstande war, so wie Elbing weg. Dan-

4) Gralath II. S. 540.

zig ward aber vom Viceadmirale Wrangel vergebens blockirt, die schwedische Flotte mußte, weil viele Schiffe leck geworden waren, nach Hause gehen. Die 1656 erneuerte schwedische Blokade war von eben so wenigem Erfolge. Die Pfahlkammer ward eben so wie bey der vorigen Blokade geschlossen, und die Schiffe, welche den Schweden den Zoll gezahlt hatten, zurückgewiesen. Die Danziger negotzirten bey Holland und bey Dänemark das freye Kommerz auf der Ostsee, weil aber die Holländer dafür wie Eingeborne, oder wie die begünstigten Fremden, wenn welche besser als Eingeborne behandelt werden sollten, betrachtet zu werden verlangten, so ließen die Danziger diesen Punkt nicht gelten, versagten die Ratifikation. Die Holländer erschienen unter dem Admiral von Opdam und Schout bey Nacht Cornel Tromp mit 40 Segeln, Dänemark unter dem Admiral Lindemann mit 10 Kriegsschiffen auf der Danziger Rhede, die sich aber bey Anbruch des Winters nach Haus begeben mußten. Holland bewirkte für Danzig im Traktate bey Elbing vom 11. September 1656 die Neutralität, jedoch ihrer Treue gegen ihren König unbeschadet; allein die Danziger hatten dieses nicht angenommen. 5) Die Holländer

5) Gralath S. 563.

hatten einen Sukkurs von 1300 Mann unter dem General Percival ausgesetzt, und der schwedische Admiral Königsmark wurde mit einem Schiffe bey Hella von den Danzigern gefangen. Der König von Pohlen, Johann Kasimir, kam mit 10,000 Mann aus Preussen, und zog den 15. September 1656 in Danzig ein, wo der Kanzler den Danzigern das schmeichelhafte Kompliment machte: „Dass „in dieser einzigen Stadt das ganze pohlische Reich wider die Tyranney und Gewalt eines furchtbaren Feindes erhalten „worden sey.“ Der König mußte sich aber nach drey Monathen zurückziehen. Karl Gustav hatte 1657 fruchtlos versucht, die Danziger durch die Weichsel unter Wasser zu setzen, und mußte im Juny desselben Jahres Pohlen und Preussen verlassen, und gegen die Dänen ziehen. Krakau ward im August 1657 durch den kaiserlichen Feldmarschal Hatzfeld eingenommen. Im zu Welau den 19. September 1657 geschlossenen Traktate wurde Ost-Preussen dem Kurfürsten mit aller Souverainität für ihn und seine Erben abgetreten. Im April 1657 waren wieder 4 schwedische Kriegsschiffe und eine Galliotte auf die Rhede gekommen, Danzig ward aber im Juny durch 30 dänische Schiffe, auf welchem sich König Friedrich selbst befand, von der Sperrung befreyt. Danzig begehrte am Reichsta-

ge von 1658 für die gehaltenen Kriegskosten, und gemachten Schulden von 30 Tonnen Goldes einige Privilegien, die Stadt erhielt auch die Befreyung von der Malzaccife, die ausschließende Tuchsiegelung in Preussen, die Ausbesserung der Weichfeldämme ohne Kosten der Stadt; einige Familien Danzigs erhielten auch das Indigenat, die Danziger Kaufleute erhielten auch die Befreyung von allen neuen Zöllen, welches letztere aber hernach unterblieb. 6) 1658 ward Thorn mit kaiserlicher Hilfe unter dem Feldzeugmeister Grafen de Souches den 21. December wieder erobert. 1659 belagerten und eroberten die Danziger das Weichselhaupt, und Danzig erhielt in dem den 3. May 1660 zu Oliva geschlossenen Frieden die Handels- und Zollfreyheit in den schwedischen Staaten. 7) Unterm 30. April 1660 erhielt die Stadt ein Privilegium in Rücksicht des Caducitätsrechts, kraft welchem schiffbrüchige und sonst heimfällige Güter nicht wie sonst dem Könige, sondern auf immer der Stadt zuerkannt wurden. 8)

6) Ebend. S. 585.

7) Ebend. S. 605.

8) Ebend. S. 537.

Fortsetzung der pohnisch-preussischen Handelsgeschichte bis 1700.

Danzig hatte sich in diesem geendeten Kriege den Ruhm erworben, Pohlen erhalten zu haben, und die erste Stadt Preussens zu seyn; allein die Ländereyen der Stadt waren ganz verwüftet, die Kasse erschöpft, und wenig Hoffnung zur Befreyung von der grossen Schuldenlast da; deswegen mußten die Abgaben beträchtlich erhöht, und sogar ein Papierstempel eingeführt werden. Dem König wurde wegen dem dringenden Bedarf des pohnischen Staats das halbe Pfahlgeld ohne Auslösung 1660 zurückgegeben, allein Danzig blieb im Besitz der Starostey Putzig. 9) Den Thorner und Elbinger Bürgern wurde der freye Handel mit Fremden in Danzig untersagt, und die ihnen ehemals verstattete Handelsgleichheit mit Danziger Bürgern entzogen. Der Kurfürst von Brandenburg verlangte den Besitz des ihm verpfändeten Elbings, wozu aber erst sein Nachfolger nach 38 Jahren gelangte. 10) Die 1651 von dem Parlamente entworfene und

9) Gralath III. S. 6—8.

10) Ebend. III. S. 9—12.

1660 vom König Karl II. bestätigte und bekannt gemachte brittische Navigationsakte schien den Handel Danzigs zu hindern. Der Hauptartikel derselben ist: Keine fremden Waaren sollen anders als mit englischen Schiffen, oder mit Schiffen des Landes, wo sie erzeugt werden, oder aus solchen Häfen, wo sie allein oder am gewöhnlichsten her versendet werden, wo drey Viertheile der Schiffleute und der Schiffer Nationalen des Landes, wo die Ladung geschah, seyn müssen, und zwar bey Strafe des Verlustes der Schiffe und der Güter, in die großbritannischen Staaten eingeführt werden dürfen. Danzig besorgte dadurch eine Störung in der bisher üblichen Waarenversendung und Freyheit der Schifffahrt auf die großbritannischen Handlungsplätze, es machte deshalb dringende Vorstellungen, der König zeigte sich günstig, und es ward die Navigationsakte dahin erläutert, den Danzigern sey gestattet, daß ihre Schiff-Faktoren oder Kaufleute beeidigen können, daß die Schiffe, auf welchen die Versendung geschieht, ihre eigenen und nicht gemietheten Schiffe sind, die Schiffer oder Schiffleute sollen größtentheils Danziger Insassen seyn. Ihre Ladung soll aus dem Danziger Gebiete oder aus Preussen seyn, oder wenigstens aus solchen Waaren bestehen, die in den Danziger Hafen anderswoher

zur Versendung vorzüglich eingebracht werden. In welchen Fällen ihnen aller Schutz der brittischen Regierung zugesichert wurde. So wurde auch Danzig im Frieden, den England 1667 zu Breda mit Frankreich, Holland, Dänemark schloß, worin viel über die Schifffahrt verfügt wurde, nahmentlich mit eingeschlossen. ¹¹⁾ 1677 ward auf dem Reichstage zu Warschau eine erhöhte Zollordnung festgesetzt, bey welcher aber die preussischen Kaufleute ausgenommen waren, (eine Befreyung, die den Unterthanen Pohlisch-Preussens auch im Wahlvertrage August III. versprochen war) ¹²⁾. Die Zöllner machten mit Abforderung dieses Zolles 1680 verschiedene Chikanen, welche aber auf die 1681 von den Danzigern und Thornern gemachten Beschwerden 1682 bey strenger Strafe gänzlich eingestellt wurden. ¹³⁾ 1683 entstanden in Danzig wegen der Allianz mit Oesterreich Beforgnisse, weil ein französischer Minister du ernay nach Danzig gekommen war, der auf alle Mafsregeln Pohlens Acht haben sollte, und den man eines Briefwechsels mit den Mißvergnügten und geheimer Geldspe-

11) Ebend. III. S. 53.

12) Pacta conventa Aug. III. Vol. VI. fol. 626. tit. commercia.

13) Gralath III. S. 154.

ditionen an Oesterreichs Gegner in Pohlen beschuldigte. Eine beträchtliche Anzahl französischer Kauffahrteyschiffe auf der Danziger Rhede verursachte einiges Nachdenken, so wie die Nachricht von der Ankunft einer französischen Flotte von 18 Kriegsschiffen im Sunde. Danzig mußte sich decken, alle Gränzschlösser, der Putziger Hafen, und das Schloß Marienburg wurde mit Truppen besetzt, allein binnen einigen Monathen ward Danzig vollkommen beruhigt, und 1685 wurde die Harmonie Pohlens mit Frankreich, die bis an Sobieski's Tod währte, vollkommen wieder hergestellt. ¹⁴⁾ Da die Norderfahrt bey Danzig immer mehr und mehr verandete, so wurde 1698 die Westerfahrt durch einen Kanal mit grossen Kosten hergestellt, jetzt heisst es Neufahrwasser, weil das Westerfahrwasser nach Verlauf von 19 Jahren eine neue Veränderung leiden mußte. ¹⁵⁾ Nach des grossen Sobieski's 1696 erfolgten Tode kam Prinz Conti, August II. Gegner 1697 den 26. September mit 6 Fregatten auf die Danziger Rhede, er traf aber keine Truppen des Rokosz an, um ihn zu unterstützen, und schiffte sich eilig wieder ein, als sächsische Truppen sich bey Oliva zeigten. Danzig

¹⁴⁾ Ebend. III. S. 158.

¹⁵⁾ Ebend. S. 179.

hatte die Anerbiethungen Ludwigs XIV., die auf $3\frac{1}{2}$ Millionen Thaler stiegen, aus Treue gegen den zuerst gekrönten König abgelehnt, und Vertheidigungsanstalten gegen den Prinzen Conti gemacht, wodurch es sich Ludwigs Unwillen zuzog, der sich in Störung der Danziger Handlung und Schiffahrt äußerte. 5 befrachtete Kauffartheysschiffe wurden von Chevalier Bart, Anführer der französischen Flotille auf der Danziger Rhede, weggenommen, und auf die Danziger Schiffe in allen französischen Häfen Beschlag gelegt. Dänemark hielt die Danziger Schiffe, die Bart durch den Sund führte, zwar an, gab sie aber vor ausgemachter Sache nicht los. Frankreich fing überall die Danziger Schiffe als Prisen auf; die Danziger sahen sich genöthigt, dem stolzen Monarchen 1701 durch eine aus den Rathsherren von Bömeln und den Schoppen Fabrizius und Ferber bestehende eigene Deputation in Versailles Abbitte zu thun; sie wurden gut empfangen, mußten aber, weil ihre Instruktionen auf keine Bewilligung eines Schadenersatzes gingen, ohne Abschiedsaudienz abreisen, erst im Utrechter Frieden wurde dieses auf des englischen Gefandten Robinsons Vermittlung, der einige Jahre vorher für seine Nation einen Handelstraktat mit Danzig errichtet hatte, völlig ausgeglichen. Danzig bezahlte

1712, 100,000 fl. an Frankreich, wofür die alte Handelsfreyheit wieder hergestellt wurde. Es wurde Danzig die Anlage des Fafsgeldes in Frankreich erlassen, und die Danziger in ihrer Handlung den begünstigten Nationen gleich gehalten, wie dieses der 27. Artikel des französischen Traktats mit England, und der 25. des Traktats mit Frankreich bewährt. ¹⁶⁾

§. 38.

Beschluß der pohnisch preussischen Handelsgeschichte.

Im Jahre 1703 mußte Danzig dem König von Schweden, Karl XII. statt allen Lieferungen 100,000 Speziesthaler bezahlen. Thorn ergab sich den 13. Oktober desselben Jahrs; die Königin Anna von England und der König von Dänemark beruhigten Danzig in Rücksicht Schwedens. Danzig mußte, weil Karl XII. den Meister in Pohlen spielte, 1704 der Warschauer Konföderation beitreten, und dem König August entsagen. Um das Jahr 1707 erhielten mehrere Fremde das sonst, weil man nach hanfischen Grundfätzen verfuhr, so schwer zu erlangende Dan-

16) Ebend. III. S. 29.

ziger Bürgerrecht.¹⁷⁾ Mit Großbritannien waren 1633, wie in der zweyten Epoche gemeldet wurde, die Negotiationen abgebrochen worden. Die englischen Kaufleute suchten bey ihrer Regierung öfters um Vermittlung an, damit sie einige Vorrechte in Rücksicht der Wohnung und des Aufenthaltes in Danzig erhalten sollten. Die holländischen Kaufleute erhielten durch einen 1656 geschlossenen Handlungsvergleich den freyen Gebrauch der Ströme und Landstraßen in Preussen, welcher durch das zwischen Pohlen und der Regierung der vereinigten Niederlande 1670 durch den Gesandten Johann von Witt abgeschlossene Bündniss bestätigt ward.¹⁸⁾ Die englischen Kaufleute sahen lange fruchtlos gleichen Freyheiten entgegen. Der bevollmächtigte englische Minister Robinson machte darüber 1704 verschiedene Propositionen, auf welche endlich den $\frac{11}{22}$ October 1706 eine von der Königin Anna ratifizierte Konvention mit Danzig folgenden wesentlichen Inhalts erfolgte: I. Der Handel mit Häringen und gefalzenen Fischen wird nach den Gesetzen der Stadt, und der dort aufgestellten Bracke näher bestimmt. Die eng-

17) Ebend. III. S. 249.

18) Ebend. III. S. 251.

hischen Kaufleute sollten von allen personellen Beschwerden und bürgerlichen Aemtern frey seyn. Die Engländer, die kein Hauswesen haben, sollten auſſer dem Aus- und Einfuhrzoll für ihre Person und Güter keine Gefälle tragen; die ein Hauswesen haben, tragen alle Laſten der Einwohner, die nicht Bürger ſind; ſind aber von jenen Laſten, denen die Bürger als ſolche unterworfen ſind, befreyt. II. Die englischen Kaufleute in Danzig, und die Danziger in England haben das Freyzügigkeitsrecht. III. IV. Statt der Real- iſt die Perſonal-Kaution bey der Pfahlkammer hinlänglich. V. Man ſoll die Güter der Danziger oder Engländer mit keinem Verbothe belegen, bloß fidejussoriſche Kaution ſollte gefordert werden. VI. In Uibertretungen der Handelsgesetze der Stadt, iſt auch von den Engländern die Gerichtsbarkeit des Wettgerichts anzuerkennen. VII. In Streitigkeiten zwischen englischen Schiffen und Matroſen wird die Sache vom englischen Miniſter, oder von zwey Deputirten der englischen Kaufmannſchaft in Danzig beygelegt, ſonſt erſt die Danziger Ortsobrigkeit ſummarisch; im X. Verfügung über die Rechtmäßigkeit des Salz- und Steinkohlen-Handels. XII. Sicherheit des Tabackhandels. XIII. Beſtättigung des Danziger Kommerzes auf die brittiſchen Handelsplätze in allen drey Reichen., Freyheit der

Danziger Schiffe nach dem Sinne der Navigationsakte. XIV. XV. Schleunige Abfertigung der Danziger für englische Rechnung beladenen Schiffe. XVI. Billige Behandlung der Danziger wegen Havereysachen und Schiffschäden. XVII. Treue Beobachtung der Certeparthien, oder Befrachtungskontrakte mit den Danziger Schiffen, wozu einige von den Danziger Kaufleuten gemachte Beschwerden Anlaß gaben. ¹⁹⁾ Die Pest raffte in Danzig 1709, 32599 Tode weg. Im Sommer hierauf folgte Theurung und eine schlechte Erndte wegen großer Nässe. König Stanislaus ward von Danzig einigemahl mit Geld unterstützt worden, 1708 mit 150,000 fl. Nach der Schlacht bey Pultava 1709 retirirte er sich nach Schwedisch-Pommern. Danzig wurden von August II. Seite viele Vorwürfe gemacht, es erhielt aber die Gnade des Königs durch eine Abgabe von 600,000 fl. ²⁰⁾ Alle diese Unglücksfälle und großen Abgaben hatten Danzig in eine äußerst bedrängte Lage gesetzt. 1711 folgten Gelderpressungen von russischen Truppen, die 600,000 harte Thaler haben wollten, deren Aufenthalt und Requisitionen auch den Danzigern sieben Ton-

19) Ebend. III. S. 254. bis 257.

20) Ebend. III. S. 277.

nen Goldes kosteten. 1712 fielen die pohlischen Krontruppen 2500 Mann stark mit ähnlichen Forderungen unter dem General Rybinski in das Danziger Gebiet, wurden aber von den Danzigern unter den Befehlen des Obersten Sinclair zurückgeschlagen. ²¹⁾ Der Durchmarsch der russischen und sächsischen Truppen und der lange Aufenthalt Peters des Grossen und August II. in Danzig war für diese Stadt sehr kostspielig, verursachte Störungen im Handel, und war am Ende mit lästigen Forderungen an die Stadt begleitet, welche sich zur Ausrüstung von 4 Kaperschiffen gegen Schweden bequemen mußte. 1717 geschahen lästige Forderungen von Seiten Russlands an Danzig; die Einquartirung der Russen war sehr beschwerlich, der russische Schiffskapitain Franz Phillebois legte sich in den Danziger Hafen, und that durch seine Visitation auf schwedische, oder für schwedische Rechnung geführten Waaren dem Seehandel vielen Abbruch. Die Russen forderten von Danzig 300,000 Spezies Thaler, die endlich nach einigen Unterhandlungen Peter der Grosse selbst auf 140,000 Spezies Thaler herabsetzte, und mit Danzig unterm 13^{ten} September 1717 einen Vergleich dahin abschloß: daß Danzig bis zu Ende des Krie-

²¹⁾ Ebend. S. 283.

ges allem Verkehr mit Schweden entsagen, und drey Fregatten gegen die Feinde des Kaisers, wobey mit königlicher Bewilligung die Hälfte der Mannschaft aus Russen bestünde, ausrüsten soll, die Danziger Handlung soll in den russischen Staaten allen Vorschub erhalten, und die russischen Kriegsschiffe und Galeren freye Einfahrt in den Danziger Hafen haben. Von Ausrüstung der Fregatten wurde Danzig aber hernach durch den Reichstag enthoben. ²²⁾ Des russischen Kapitäns Phillebois Visitation der auslaufenden Schiffe im Hafen erregte bey vielen fremden Mächten Missvergnügen, die Schweden wollten ihn 1719 mit Kriegsfahrzeugen delogiren, sie kamen 1720 wieder und drängten ihn so sehr, dafs er den 20. April auf Kapitulation abziehen mußte, wodurch Danzigs Handel wieder frey ward. ²³⁾ Im 1721 erfolgten Nyßädter Frieden erlangte Danzig die ungestörte Freyheit des Seehandels. ²⁴⁾ 1722 bewirkte Danzig durch eine Zahlung von 6000, und Thorn von 8000 Dukaten die Aufhebung aller Zöll- und Zollrevisionen für Pohnisch-Preussen, so wie 1723 die Differenzen, die zwischen Thorn und Danzig

22) Ebend. III. S. 336.

23) Ebend. III. S. 354.

24) Ebend. S. 359.

wegen den wechselseitig auferlegten Zöllen entstanden waren, gänzlich behoben wurden.²⁵⁾ Danzigs Seehandel kam durch den hergestellten Frieden im Norden, durch den Vergleich mit Thorn, durch die bewirkte Befreyung von den pohnischen Visitationen und Zöllen sehr empor, von 1722 an hatte Danzig durch einige Jahre einen gewinnvollen Kornhandel, bis zum Jahre 1726 war sowohl die Einfuhr von Seite Pohlens, als auch die Ausfuhr in die Ostsee zwischen 30 und 40,000 Lasten, 1723 war die Einfuhr bis auf 50,136 Lasten gestiegen, und man hatte, was in 30 Jahren nicht geschehen war, 50685 Last ausschiffen können. Es wurde so viel möglich für eine bequemere WeichseLfahrt gesorgt, die Handlungswege vom Danziger Kommerzkollegium geprüft und erleichtert, Entwürfe zu ihrer Beförderung und Verbesserung gemacht; für die Aufnahme der russischen, schlesischen, dänischen, schwedischen Handlung gesorgt, auf die Beförderung des litthauischen Handels gesehen, wo einige Flüsse zur besseren Kommunikation vereinigt werden sollten, und über alles dieses sämmtlichen Ordnungen Vorschläge gemacht. Die englischen und holländischen Handelsleute in Danzig waren in dem glänzend-

25) Gralatb. III. S. 364—66.

ten Wohiflande ²⁶⁾ Endlich ward Danzig den 4. December 1725 den Traktaten, welche die drey Hanfeestädte Lübeck, Bremen und Hamburg 1716 mit Ludwig XV. von Frankreich errichtet hatten, eingeschlossen, und dadurch der vorzüglichften Freyheiten und Vortheile im Seehandel, die es auch so lange die königliche Regierung in Frankreich währte, ohne Unterlaß genoss, versichert. ²⁷⁾ 1732 wurden durch eine abgeordnete königliche Kommission einige Gebrechen und Mißbräuche bey der Danziger Pfahlkammer abgestellt, der Einfuhrhandel durch den Danziger Hafen in die pohnischen Staaten durch das feste Versprechen begünstigt, daß man die preussischen Zollkammern ganz und gar eingehen lassen, und die Landzölle in Pohlen zur Erleichterung des Danziger Einfuhrhandels auf eine mässige Taxe herabsetzen wolle. ²⁸⁾ Der König erhielt aus Dankbarkeit dafür ein freywilliges Geschenk von 50,000 Thalern. Der Tod dieses guten aber unglücklichen Fürsten setzte Danzig in tiefe Trauer, und brachte dieser Stadt grofsen Nachtheil. Ludwig XV. interessirte sich für

26) Ebend. S. 376—77.

27) Ebend. III. S. 378.

28) Ebend. III. S. 385.

feinen Schwiegervater König Stanislaus, um ihm neuerdings wieder auf den pohlnischen Thron zu helfen, und machte den Danzigern die schmeichelhaftesten Versprechungen, wenn sie Stanislaus Parthey ergreifen würden. Stanislaus wurde auch durch des Primas Grafen Potocki Unterstützung und Einleitung den 11. September 1733 zum Könige von Pohlen erwählt. Danzig erhielt von dieser Wahl den 15. December Nachricht, und den 19. wurden dort feyerliche Dankgebethe gehalten. Allein dieser gute König mußte bald seinem mächtigeren Gegner weichen, und Warschau verlassen; er kam mit dem Primas und seinen vorzüglichsten Anhängern den 2. October 1733 in Danzig an, wo er vom Rath durch eine Deputation feyerlich bewillkommt wurde. Auch Thorn und Elbing hatte sich für Stanislaus erklärt. Den 5. October wurde August III. durch Oesterreich und Rußland unterstützt auf der Ebene bey Kamien zum König gewählt, und von dem Bischof Hofius proklamirt, die russischen Truppen bemächtigten sich Warschau's. *) Danzig vertrauend auf französische Hülfe rüstete sich, den König Stanislaus zu vertheidigen. Die Festungswerke der Stadt waren 1727 und die folgenden Jahre

*) Gralath III. S. 403.

in einen Ehrfurcht gebiethenden Stand gesetzt worden. August III. hatte sich den 17. Jänner mit der Königin zu Krakau krönen lassen. Die Russen marschirten ernstlich vorwärts, um die Stanislaufche Parthey zu vertreiben. Thorn wurde 1734 vom General en Chef Lacy übermannt, der im März 1734 vor Danzig zog. Danzig hatte nebst der aus 10000 Mann bestehenden Besatzung und den Bürgerkompagnien, die sich auch auf 20,000 Mann beliefen, einige 30,000 Mann zur Gegenwehr in Bereitschaft. Die Stadt wurde vom Feldmarschall Grafen Münnich den 18. März noch dringender aufgefordert, und heftig bombardirt. Elbing hatte sich schon den 30. May an den Obersten de Boy ergeben müssen. Der gehoffte französische Sulkurs blieb lang aus, bestand hernach nur in 2300 Mann, die bey der ersten erlangten Schlappe sich zurück zogen, kapitulirten, und auf russischen Schiffen wegtransportirt wurden. Nachdem sich die russischen und sächsischen Truppen um die Stadt immer mehr vermehrten, das Bombardement immer verwüstender ward, und der König sah, daß er sich nicht mehr halten konnte, entwich er heimlich in Bauernkleider verkleidet, liefs der Stadt ein sehr rührendes Dankschreiben zurück, die Stadt unterwarf sich den 9. July 1734 August dem III., und mußte einen sehr theuern

Frieden für ihre dem erst gewählten Könige gezeigte Treue machen, Rußland bekam eine Million Spezies Thaler, und der König 900,000 fl. für die Amnestie. Der 1736 abgehaltene Pacifikationsreichstag brachte endlich wieder alles ins Geleise.³⁰⁾ Die nachher eingetretenen ruhigeren Zeiten führten in Danzig bald den vorigen Wohlstand zurück. Die Differenzen mit Rußland wegen Schweden, indem die Russen forderten, Danzig soll sich während dem 1741 mit Schweden ausgebrochenen Kriege alles Handels mit Schweden enthalten, machten einige Störungen des Danziger Seehandels durch zwey Jahre, bis der Friede zu Abo geschlossen wurde. Das gute Benehmen Danzigs gegen fremde Mächte hatte der Danziger Seehandlung in der Mitte des achtzehnten Jahrhunderts einen großen Flor verschafft, welchen sogar die 1751 und 1752 unter den Ordnungen der Stadt ausgebrochenen Unruhen, die durch ein königliches Dekret vom 4. Febr. 1752 erörtert und beygelegt wurden, keinen Abbruch thun konnten.³¹⁾ Im Jahre 1758 blieb Danzig auf nachdrückliche Vorstellung des Königs am russischen Hofe von dem Durchmarsche russischer Truppen verschont.

30) Ebend. S. 461.

31) Gralath III. S. 482. 534.

und erhielt sich bey einer glücklichen Neutralität. Im Jahre 1761 ward der Rath von Danzig beschuldigt, die Einkünfte aus der Danziger Seepfahlkammer bisher nicht richtig berechnet, und dadurch große Summen zum Nachtheil der polnischen Kroneinkünfte unterschlagen zu haben, weshalb der König den Kronreferenten Grafen Potocki nach Danzig abordnete, um diese Sache zu untersuchen und zu entscheiden. Der Magistrat erklärte die Abordnung dieser Kommission als einen ihre Rechte umstürzenden Schritt, verboth allen Bürgern und Einwohnern Danzigs bey dieser Kommission zu erscheinen, und die Sache ward 1762 dahin ausgeglichen, daß der König, nachdem er die Kommission aufgehoben hatte, eine Summe Geldes in etlichen Fristen von der Stadt bekam, dafür aber für sich und seine Nachfolger auf immer auf die sogenannten Zulagsgelder Verzicht leistete. Der Reichstag vom Jahre 1765 wies zu Erhaltung der Dämme und der Montauerspitze jährlich 50,000 fl. pohl. aus dem Kronschatze an. ³²⁾ 1772 bey der ersten Theilung Pohlens wurde der preussische Adler auch da, wo die Weichsel in die See fällt, aufgesteckt, wo die Preussen

³²⁾ Constit. 1765. Vol. VII. fol. 647. lit. reparacya.

alle am Eingange des Danziger Hafens einlaufende Schiffe anhielten, und ihnen die Abgabe für Baggerlohn, Lotsenlohn und Hafengeld abforderten, weil man behauptete, der Hafen gehöre zum Territorium der Abtey Oliva. Die von Danzig dawider gemachten Vorstellungen waren damahls ohne Erfolg. Als durch den Handelstraktat vom Jahre 1775 zwischen Pohlen und dem preussischen Staate ein wechselseitiger Einfuhr- und Ausfuhrzoll von zwey Procenten hestimmt wurde, wurde Danzig als eine fremde Stadt angesehen, und alle Produkte, die aus Pohlen nach Danzig, und von Danzig nach Pohlen verführt wurden, mit einem Zolle von 12 vom Hundert belegt. ³³⁾ 1778 wurde von Seite Pohlens eine dringende Note wegen Unterdrückung des Handels auf der Weichsel dem k. preussischen Minister in Warschau übergeben. 1784 entstand ein Streit mit Preussen wegen der freyen Schiffahrt und Landfahrt und des Handels der königlichen Unterthanen durch das Gebieth der Stadt Danzig, welcher durch eine den 7. September 1784 abgeschlossene, den 22. Febr. 1785 ratifizierte, und den 20. May 1785 von Rußland garantirte Konvention mit dem k. preu-

33) Traktat vom Jahre 1775 mit Preussen. Constit. Vol. VIII, fol. 79. 80. fol. 42.

fsischen Hofe dahin ausgeglichen wurde, daß da im Art. 2. Se. preuss. Maj. den Einwohnern Danzigs die freye Passage auf der Weichsel und durch ihre Lande bewilligten, so sollten auch im Gegentheil den königl. preussischen Unterthanen durch das Gebieth der Stadt Danzig, sowohl zu Wasser als zu Land, und auf sämtlichen Armen der Weichsel mit Schiffen und Wägen zu fahren, und ihre Güter von einem Lande des Königs in das andere frey Transito durchzuführen gestattet seyn. Danzig reparirt die Wege, und soll von den Preussen das nämliche Passagegeld einheben, das die Danziger Unterthanen bezahlen. Art. 3. Der König von Preussen überläßt Danzig den pohlischen Seeexportationshandel in so weit er auf der Weichsel über das Danziger Gebiet geht, ausschließungsweise ganz, welcher den Unterthanen des Königs ganz benommen blieb. Art. 4. Der Importationshandel zur See über Neufahrwasser ist beyden Theilen ganz frey. Danzig soll Zölle nehmen, welche aber die preussischen nicht übersteigen dürfen. Art. 5. Alle Güter, welche Sr. königl. Maj. eigenthümlich zugehören, können gegen vorzuweisende königl. Pässe frey durchpassiren. Art. 8. Die k. preussischen Schutzjuden sollen in Danzig wie andere deutsche Juden betrachtet werden, und sich alles nach den

dortigen Polizeygesetzen unerlaubten Handels dort enthalten.³⁴⁾ Im Allianztraktate, den Preussen mit Pohlen den 29. März 1790 abschloß, ward im VII. Artikel den pohlischen Staaten ebenfalls ein Kommerztraktat von Seite Preussens versprochen.³⁵⁾ Unterm 24. Februar 1793 erging endlich von k. preussischer Seite das Manifest, welches Danzigs Besitznehmung ankündigte. Unterm 2. April desselben Jahres erfolgte endlich von preussischer Seite die wirkliche Besitznehmung, wo der Rath von Danzig bekannt machte, der königliche Hof habe versprochen, daß unter seiner Regierung die Stadt durch blühenden Handel und Cewerbe beglückt werden, vom Enrollement befreyt bleiben, und jedes Wohlstandes sich zu erfreuen haben soll, wogegen sich auch die Stadt willig der k. preussischen Oberherrschaft unterwarf.³⁶⁾ Um eine Idee von dem Handel Danzigs unter k. preussischer Landeshoheit zu geben, habe ich dem Supplementbande eine Tabelle beygefügt, welche den Eingang aller Waaren nach Danzig vom Jahre 1793 bis 1800, so wie die Ausfuhr

34) Martens Recueil des principaux traités. Tome II. pag. 544.

35) Martens l. c. Tome III. S. 161.

36) Martens l. c. Tome V. S. 120. 122.

aller Waaren aus dieser Handelsstadt in demselben Zeitraum enthält.³⁷⁾ Der Handel Danzigs litt seit der gänzlichen Theilung Pohlens von verschiedenen Seiten manchen Abbruch. In Galizien erhielt die Ausfuhr mancher Artikel, die sonst nach Danzig gingen, als: Getreide, Wachs, Häute eine Richtung in die übrigen österreichischen Erblande, wurde auch in den letzten Zeiten durch öftere Ausfuhrsverbothe gehemmt. Man sucht jetzt auch Getreide und andere Produkte Galiziens auf dem Dniester (an dessen Schiffbarmachung man seit mehreren Jahren unablässig arbeitet) nach Odessa zu verschiffen, wo die Zölle sehr leidlich sind, und sich aus Spanien, Frankreich, Italien, der Levante viele Abnehmer dazu vorfinden. Eben dieses ist auch mit den Produkten des unter russischem Scepter jetzt stehenden Volhyniens, Podoliens und selbst Litthauens der Fall. Das podolische und volhynische Getreide, das sonst im Winter auf Schlitten nach den Flüssen gebracht, und dann zur gehörigen Zeit nach Danzig abgeführt wurde, geht jetzt nach Odessa. Eben dahin wird auch die Pottasche geführt, ein im Handel sehr

37) Sie ist aus Hildts schätzbaren Magazine der Handels- und Gewerbskunde. Monathstück April 1803. von S. 297. bis 302 gezogen.

nöthiges Produkt der Ukraine, welches bequemer nach Odeffa geht, und auch dort wegen des näheren und leichteren Transports zu billigeren Preisen als zu Danzig zu haben ist. In Danzig waren:

Seeschiffe eingegangen. An Bordungen oder pohnischen Fahrzeugen:

Jahr 1769	1036.	Jahr 1765	1230.
1770	1247.	1780	820.
1771	869.	1781	510.
1772	1025.	1782	725.
1773	785.		
1774	683.		
1775	615.		
1776	602.		
1777	652.		
1778	548.		
1779	531.		
1791	594.		
1792	641.		

Hieraus ist ersichtlich, daß bald nach der ersten Theilung Pohlens die Zahl der eingelaufenen See- und pohnischer Schiffe sich beynahe um die Hälfte vermindert hat, und nie mehr auf die Zahl kam, die vor diesem Zeitpunkte einlief.

In Königsberg sind 1802 1412 Schiffe angekommen, und 1398 Schiffe abgegangen. Die Einfuhr betrug: Austern 1030 Stücke; Caffee 166,906 Pf.; Citronen, Pome-

ranzen 317,315 St.; Häringe 24188 Tonnen; Reifs 214,946 Pf.; Tabak 1672,967 Pf. Die Ansfuhr Waitzen 4096 Last; Roggen 15856 Last; Gerste 1277 Last.

Zu Elbingen sind 1802 angekommen: 481 Seeschiffe, abgegangen 485. Die Einfuhr betrug Kaffee 300,909 Pf.; Häringe 5315 Tonnen; Indigo 15165 Pf.; Eisen 3312 Schiffpfund; Brasilholz 29328 Pf.; englisches Bier 788 Tonnen; franz. und spanische Weine 1008 Oxhoft; Rum 129 Oxhoft. Die Ansfuhr Pottasche 7214 Schiffpfund; Waidasche 5094 Schiffpfund; Flachs 13308 Stein; Federn 1041 Stein; Wolle 1256 St.; Garn 9823 Schok; Weitzen 12393 Last; Roggen 10788 Last; Gerste, Erbsen 1300 Last; Gebleichte Leinwand 17348 Schock; andere dergleichen Waaren um 56842 Reichsthaler. ³⁹⁾

§. 39.

Handel mit der Moldau und Wallachey, den Türken, und mit Ungarn und Galizien in diesem Zeitraume.

Da in den Reichskonstitutionen in diesem dritten Zeitraume keine erhebliche den Han-

39) Ebend. S. 310.

del mit der Moldau, Wallachey, und der Pforte überhaupt betreffende Gesetze vorkommen, so ist dieses ein Beweis, daß er ganz auf die von mir in der zweyten Epoche beschriebene Art geführt worden sey. Im siebzehnten Jahrhunderte standen diesem Handel durch die Einfälle der Tartarn (1644) die der tapfere Koniecpolski schlug, welche auch 1687, 1694 und 1698 wiederholt wurden, wo sie das letztemahl der Feldherr Felix Potocki zurückschlug, ⁴⁰⁾ dann durch die Empörung der Kosaken unter Wladislaus IV. und die Kriege mit den Türken von 1669 bis 1673 und 1698, welche immer mit einer grossen Verheerung Rothreußens, Volhyniens, Podoliens und der Ukraine begleitet waren.

40) Die Familie der Grafen Potocki gehört zu den verdientesten um den pohnischen Staat, sie hat eine grosse Reihe ausgezeichneten Männer sowohl in den Künsten des Friedens als Krieges aufzuweisen. Der dermahlige russisch-kaiserliche Senator Graf Felix Potocki, Kurator der Universität Charkow, ist ein vorzüglicher Freund und Beschützer der Wissenschaften. Die Liebe zu denselben bewog ihn zu einer Reise mit der russischen Gesandtschaft nach China, die uns eine reiche Erndte wissenschaftlicher Dinge durch den Scharfblick dieses thätigen Literators versprach.

mächtige Hindernisse entgegen. Im Friedens-
traktate mit der ottomannischen Pforte, der
1699 zu Karlowitz geschlossen wurde, ward
im Art. VIII. zum Besten des pohlnischen
Handels stipulirt, die Unterthanen beyder
Nationen sollen, sobald sie nicht auf Neben-
wegen, sondern der ordentlichen Handels-
strasse reisen, und den bestimmten Zoll be-
zahlen, zu keinen andern ausserordentlichen
Abgaben, Geschenken, z. B. fürs baare Geld,
das sie bey sich führen, verhalten werden. Es
soll den pohlnischen Kaufleuten gestattet
seyn, sich auch in den Ländern der Pforte
niederzulassen; wenn die Kaufleute zurück-
reisen, sollen sie von ihren Waffen, Pferden,
Waaren nichts zurücklassen dürfen, und den
losgekauften Slaven die Rückkehr nach Poh-
len frey seyn. Die Kaufleute genießen in
beyden Staaten die Fähigkeit zu testiren, das
hinterlassene Vermögen muß den Erben aus-
gefolgt werden, so sollen sie auch zu Schuld-
forderungen, die nicht durch eine vor Ge-
richt ausgestellte Urkunde bewiesen sind,
nicht verhalten, sondern diese Forderungen
müssen vorher der strengsten gerichtlichen
Prüfung unterzogen werden; kurz, Pohlens
Unterthanen sollen ganz wie die einer mit der
Pforte alliirten Macht behandelt werden. ⁴¹⁾

41) Dumont Corps dipl. VII, 2. pag. 453. 454.

Im achtzehnten Jahrhunderte war das schon gegen seinen Verfall sich neigende Pohlen mit der Pforte im Frieden, und dieses erlaubte einen durch erst gemeldeten Traktat begünstigten lebhafteren Handel, den die Türken mit Pferden, Schafen, Schweinen, Hornvieh, Taback, Baumwolle, Baumöhl, Seide, Weinen aus der Moldau, Wallachey und der Levante, dann mit pohnischen in der Turkey und Persien verfertigten Leibbinden, Zeugen und Teppichen u. f. f. Die Pohlen dagegen hauptsächlich über Brody und Lemberg mit kostbarem bey den Türken so geschätzten Pelzwerke, dann mit englischen und französischen Manufaktur- und Fabrickwaaren, nebst den übrigen eigenthümlichen pohnischen Produkten trieben. Doch auch von Danzig her wurden, wie ich gegen das Ende der vorigen Epoche bemerkt habe, viele levantische Weine und andere Produkte mittelst der Seeschiffahrt bezogen.

Ich komme auf den Handel mit Ungarn in diesem Zeitraume. Auch dieser verlor viel von seiner Thätigkeit. 1635 wurde befohlen, daß die Ungarn 4 fl. pohl. und die inländischen Kaufleute noch besonders 2 fl. pohl. vom Faß Wein als Tranksteuer entrichten sollen.⁴²⁾ 1676 wurde das Verboth

42) Const. 1635. V. III. fol. 862. tit. Skleadne und vom Jahre 1643.

erneuert, daß niemand auch selbst Adelige nicht um Weine nach Ungarn fahren durften, sondern sie auf den Niederlagen kaufen mußten, welches auch 1710 geschah. ⁴³⁾ Die Verfälscher des Weins wurden mit einer Strafe von 200 Mark belegt. ⁴⁴⁾ Der Handel mit Weinen und andern ungarischen Produkten nach Preussen, Rußland und den nordischen Reichen, wo die Verschiffung auf den Poprad oder Dunajec in die Weichsel geschieht, und der für Ungarn überhaupt, besonders für die ungarischen Gränzstädte, Kaschau, Eperies, Bartfeld, Leutschau, Kasmark und die übrigen Zipferstädte sehr einträglich war, verschwand theils durch die hohen Zölle, die auf die Ausfuhr der Weine von Seite Ungarns und Preussens gelegt wurden, theils auch nahm er seine Richtung in die übrigen österreichischen Erblände. Die Milderung der Zölle würde den Weinbau in Ungarn durch den vermehrten Absatz noch mehr befördern, und den Absatz der französischen und spanischen Weine im Norden vermindern, so wie auch der ungarische und galizische Taback mit einiger Begünstigung

43) Const. 1676. Vol. V. fol. 366. tit. o Skladach
winnich 1710. Vol. VI. fol. 183. tit. Skarb
Koronny.

44) Const. 1676. Vol. V. fol. 366. tit. o Skladach.

leicht in die nordischen Reiche abgesetzt werden könnte, die jetzt viel davon aus dem entfernten Amerika beziehen. Es hat neuerdings der thätige und einsichtsvolle Hr. v. Schweikhart glückliche Versuche eines Handels mit ungarischen Weinen nach Rußland und Schweden gemacht, Versuche, denen der Patriot allen möglichen guten Erfolg, und die beste Unterstützung von Seiten der einsichtsvollen Regierung wünschen muß. Durch den 1775 zwischen Pohlen und Oesterreich geschlossenen Handelstraktat wurde auf alle aus Pohlen in die Erblande gehende Produkte ein Zoll von 5, und auf die aus den Erblanden nach Pohlen gehende Produkte ein Zoll von 4 Procenten gesetzt. Derjenige, der einmahl den Einfuhrszoll in Pohlen und in den Erblanden bezahlt hatte, durfte ihn das zweytemahl nicht zahlen. Transito-Waaren waren, ausser bey einem offenbaren Betrüge, keiner Revidirung unterworfen. Vom Antal und Fafs Weine soll $1\frac{1}{2}$ Dukaten, von Transito-Waaren 1 Procent bezahlt, auf gemeinschaftlichen Flüssen sollte kein Zoll entrichtet werden. ⁴⁵⁾ Den

45) Berzewitzky Ungarns Industrie und Kommerz. Weimar 1802. S. 94 bis 101 und 124—143.

46) Const. 1775. Vol. VIII, fol. 54. tit. Aktosobny und fol. 55. 56.

österreichischen und russischen Kaufleuten in Pohlen wurde erlaubt, gegen eine Sterbtaxe von 10 Procenten letztwillige Verfügungen zu treffen. ⁴⁷⁾ Im Wahlvertrage Stanislaus Augusts wurde dem Adel das sogenannte Suchedniöwa Salz von den Wieliczker, Bochnier und Samborer Tafelgüter Salzwerken nach den alten Gesetzen versichert. ⁴⁸⁾ Nach der österreichischen Besitznehmung Galiziens wurde der Salzhandel in Pohlen dergestalt für frey erklärt, daß dabey kein Monopol Statt finden sollte, und sich der König selbst dem Zolle unterwarf. ⁴⁹⁾ Der König von Preussen versprach ebenfalls den freyen Handel des auf der Weichsel verschifft werdenden Salzes. ⁵⁰⁾ Auch das von Riga eingeführt werdende Salz sollte nicht verpachtet werden, sondern ein freyer Handel seyn, und sollte den Litthauern nicht höher, als den Russen zu stehen kommen. ⁵¹⁾

47) Ebend. fol. 57 und 72.

48) Pacta conv. S. poniewaz fol. 12. Vol. V.
Const. fol. 206.

49) Const. 1775. Vol. 3. fol. 56 und 45.

50) Ebend. fol. 81.

51) Ebend. fol. 70.

*Pohlens Handel mit Schlesien, mit Sachsen
und Deutschland überhaupt in diesem
Zeitraume.*

Am Ende des dreyßigjährigen Krieges war der Handel und die Gewerbe in Schlesien sehr in Verfall gekommen, besonders empfanden dieses die schlesischen Leinwandmanufakturen, deren Hauptetablissement zu Jauer, so wie andere am Fusse des Gebirges, sich vorzüglich auch wegen des stark eingerissenen Holzmangels in das Gebirge nach Landshut, Schmiedeberg zog. Der Zwang, den man vielen protestantischen Webern, die bis dahin immer in Städten wohnten, zur Zeit der 1628 und 1656 eingerissenen Verfolgungen auferlegte, Sonntags in die Messe zu gehen, bewog viele, sich auf das Land zu begeben, wo sie von einem solchen Zwange frey waren.⁵²⁾ Diese Verbreitung der Weber unter dem Landvolke trug sehr viel zur Wiederaufnahme der Leinenmanufakturen bey, weil sie ihren Kunstfleiß und ihre Betriebsamkeit dem Land-

52) Pachaly's Sammlung verschiedener Schriften
über Schlesiens Geschichte und Verfassung.
Breslau 1790. I. Band S. 436.

volke mittheilten, und die Vorarbeiter zu ihrem Gewerbe dadurch sehr vermehrten; doch war im siebzehnten Jahrhunderte die bewilligte Ausfuhr des Garnes noch immer ein wichtiges Hinderniß der Aufnahme der schlesischen Leinwandmanufakturen, bis sie von Friedrich dem Großen eingestellt wurde. ⁵³⁾ Die schlesischen Tuchmanufakturen kamen im achtzehnten Jahrhunderte so gut empor, daß 1735 schon 95000 Stücke gefertigt wurden, da doch die Anzahl der 1720 fabrizirten nur 59000 Stücke war. ⁵⁴⁾ Die schlesischen Kaufleute reiseten nach Pohlen und Südrufsland nicht mehr selbst, wie vorher, die Juden hatten sich des pohnischen Handels bemächtigt. Fremden Kaufleuten wurde kein Schutz gegeben, die Pohlen hielten sich an jeden Schlesier, den sie fanden, wegen Forderungen, die sie an andere Schlesier hatten. Diese Nationen kamen nach orientalischer Art größtentheils Karavanenweise nach Schlesien, brachten ihre Waaren: Rindvieh, Pferde, Wachs, Juchten, Pelzwaa- ren, Häute, Talg u. d. g. selbst, und nahmen dafür theils schlesische, theils andere fremde Waaren zurück. Dieser Handel war wegen

53) Hornecks Oesterreich über alles. Pachaly S. 437.

54) Pachaly. Ebend. S. 437.

des Debits der Landesprodukte und des Zwischenhandels mit Schlesien sehr wichtig und einträglich. ⁵⁵⁾ Unter Friedrich II. erreichte der schlesische Gewerbefleiß und Handel die höchste Stufe. Dieser große Fürst hat vom Jahre 1763 bis 1786 an geschenkten Abgaben, Unterstützungen, Vergütungen, und mancherley Unternehmungen, durch welche Geld verbreitet und die Cirkulation belebt wurde, über 7 Millionen Thaler verwendet. Die wohlthätigen Folgen dieser gut angebrachten fürstlichen Freygebigkeit waren: vermehrte Volksmenge; Urbarmachung wüster Gegenden; Verbesserung des Nahrungsstandes; Anlegung neuer, und besserer Betrieb alter Manufakturen und Fabriken; gute Landstraßen in unwegsamen Gegenden; schöner gebaute Städte. Der Hunger, der 1770, 1771 in Böhmen und Sachsen so fürchterlich war, drückte durch Friedrichs Weisheit, der seine Magazine öffnete, Getreide überall austheilte, und hernach dem Lande schenkte, Schlesien gar nicht, es erhielt vielmehr Kolonisten, die zu dieser Zeit aus Böhmen und Mähren einwanderten. ⁵⁶⁾ Die Zahl der Kaufleute hat sich sehr vermehrt, wodurch der Gewinn mehr vertheilt, und der

55) Ebend. S. 439.

56) Ebend. S. 454.

Geldumlauf befördert wurde. Der Zwischenhandel hat in Schlefien zwar ab, der Produktenhandel aber nebst der allgemeinen Betriebsamkeit zugenommen. Es werden jährlich im Durchschnitt in Schlefien eine Million Stücke Leinwand aller Art verfertigt, im Werthe von 7 bis 8 Millionen Thaler, von der feinen Gattung geht viel nach Pohlen und Rußland. Schlefien hatte 1785 zwey Millionen Schafe, welche 161,486 Stein Wolle geben. Dieses vermehrte die Tuchfabrikation ungemein. Es werden jährlich 100,000 Stücke Tuch in Schlefien erzeugt, die im Handel $1\frac{1}{2}$ bis 2 Millionen Thaler eintragen; ein sehr grofser Theil davon wird über Breslau nach Pohlen, Rußland, der Moldau und Wallachey u. f. f. verführt, eben so gehen auch Rafche, Halbrafche und andere Wollenzeuge stark nach Pohlen. Von den erzeugt werdenden wollenen Strümpfen, Mützen, Handschuhen gehen $\frac{3}{4}$ nach Pohlen; das ruffifche oder pohnifche Wachs aus der Ukraine wird entweder roh oder gebleicht wieder ausgeführt. Von 1757 bis 1759 find blos an pohnifchen Wachs 42791 Centner gegen einen Ausfuhrszoll von 14263 Reichsthaler wieder außer Landes geführt, und in eben diesen Jahren an Wachs, Honig, Talg, rohen und ausgearbeiteten Leder ans Pohlen für 1,876,804 Reichsthaler, aus

Rußland aber für Waaren dieser Art für 127,087 Reichsthaler eingeführt worden, ⁵⁷⁾ Die Eisenfabrikation in Oberschlesien ist sehr beträchtlich, es sind 130 Eisenschmelzen im Lande, von 1789 bis 1790 wurden an Eisen und Stahl erzeugt um 555,455 Reichsthaler, und davon um 340,448 Reichsthaler im Lande, um 214,997 Reichsthaler aber außer Landes abgesetzt. Es ist eine Zuckerraffinerie in Breslau und andere im Gebirge, welche aber fast nur für den inländischen Bedarf Zucker sieden, indem 1790 von der jährlichen Erzeugung im Werthe von 600,000 Thaler nur für 49409 Thaler im Auslande abgesetzt worden ist. ⁵⁸⁾ Auch von den Produkten der schle-

57) Zimmermanns Beschreibung der Stadt Breslau. Brieg 1794. S. 333.

58) Lüdovici Kaufmannslexikon. Leipzig 1800. 5. Band. S. 1694 bis 1713. Immer ist dadurch genug geleistet, da dadurch die Raffineriekosten dem Lande erspart, und nebst dem Vortheile der vermehrten Beschäftigung der inländischen Cirkulation nicht entzogen werden. Bey der mit einem Aufwande von wenigstens einer Million Gülden durch des seligen Wintersteiners und seiner Affociirten patriotische Thätigkeit in Klosterneuburg errichtet gewesen, nun aber, weil man den grossen Zoll auf den Zucker, der jährlich gegen 800,000 fl. in Konventions Münze betragen hätte, nicht rathen-

fischen Fayence und Pfeifenfabriken, so wie von der Schmalte und Bley geht manches nach Pohlen und Rußland. Die russischen Handelsleute halten noch jetzt einen eigenen Kommissionair in Breslau, ihr Handel dahin muß also auch jetzt noch von einigem Belange seyn.

So viel auch Sachsen in dem dreißigjährigen Kriege gelitten hatte, (denn Leipzig allein ward 1632, 1633, 1637 und 1642 durch Belagerungen hart mitgenommen, und der dreißigjährige Krieg kostete bloß dieser Stadt 1,075,250 Thaler) so hatte es sich doch durch die feinen Bewohnern angebohrne Betriebsamkeit so bald wieder erhohlet, daß 1678 die Börse in Leipzig erbaut, 1683 das Handelsgericht daselbst eröffnet, und 1680 die 1674 zu Leipzig schon angelegt gewesenen Samt- und Seidenmanufakturen durch ausgewanderte Franzosen zur Vollkommenheit gebracht worden sind.⁵⁹⁾ So behaup-

weise abnehmen, sondern ihn voraus haben wollte, leider eingegangenen Zuckerraffinerie wurden jährlich 30 Procente, wie ich von glaubwürdigen Personen versichert worden bin, gewonnen. Ich muß also als Patriot die Auffassung dieser so gemeinnützigen Unternehmung bedauern.

59) Leonhardi's Geschichte und Beschreibung Leipzigs. Leipzig 1799. S. 73. 79. 281.

teten auch die ächten Gold- und Silberfabriken, die 1588 entstanden, immer ihren Rang, und machten grossen Absatz in Pohlen und Rußland. 60) In dem achtzehnten Jahrhunderte sind die Steingutfabrik zu Hubertsburg, die Tuch, Wollenzeug, Baumwollengarn, Musselin und Spitzenmanufakturen, die Glas- und Spiegelfabriken, und andere Fabriken aus dem Mineralreiche sehr emporgekommen. Die Meissner Porcellänfabrik verfertigte 1706 unter der Leitung des Herrn Böttcher das erste Porcellän in Europa, anfangs aus einem braunen Thon, dann seit 1722 weifs, und machte damit im Handel einen äusserst wichtigen Absatz, und diese Produkte werden auf den dreyen Leipziger Messen von den pohnischen Kaufleuten, die ihre Landesprodukte dorthin führen, und dort auch sehr begünstiget sind, mit vielen ausländischen, als: englischen, französischen u. s. f. grösstentheils von Hamburg und Frankfurt am Mayn kommenden Produkten eingehandelt, und sowohl in Pohlen selbst, als auch in Rußland und den ottomannischen Staaten mit vielem Vortheile wieder abgesetzt. Von den berlinischen Manufaktur- und Fabriksprodukten konnte man in Pohlen und Rußland sehr wenig beziehen, weil von dem

60) Ebend. S. 283.

Werthe von 6 Millionen, 416,085 Thalern, den sie im Jahre 1784 hatten, nur um 1,420,330 Thaler ausser Landes abgesetzt wurden, indem der Hauptabsatz derselben im Lande zum eigenen Bedarfe war, ⁶¹⁾ welcher sich jetzt durch die Besitznahme von Südpreußen und Neuostpreußen auch bloss darauf beschränken dürfte.

§. 41.

Pohlens Handel mit Russland in dieser Epoche.

Im Jahre 1630 hatten die Schweden und Dänen die Herrschaft auf der Ostsee. Dänemark hatte durch den Sund den Schlüssel der Ostsee in seiner Gewalt, es legte zur grossen Beschwerde aller handelnden Nationen, besonders auch Pohlens, hohe Zölle auf die Sundfahrt, so musste Liefland im Sunde doppelten Zoll zahlen, allein 1645 errangen sich die Schweden nach einem glücklichen Kriege die völlige Zollfreyheit im Sunde. ⁶²⁾ Der liefländische Handel hob sich dadurch so sehr empor, dass, da 1642 von den dorti-

61) Nikolai Beschreibung von Berlin und Potsdam. Berlin 1786. II. Theil S. 564. Die Generalbilanz vom Jahre 1784.

62) Storchs IV. Theil. S. 283.

gen Kaufleuten nur für 10000 Thaler Waaren im Sunde verzollt wurden, 1655 die Liefländer schon für 650,000 Thaler Waaren verzollten. 1654 machte Kristina Königin von Schweden einen Handelsvertrag mit Rußland, durch welchen die Engländer den Handel nach Archangel aufgeben, und ihn durch Liefland führen sollten. Der Krieg mit ihrem Nachfolger König Karl Gustav unterbrach diesen Vertrag, der erst durch den Frieden zu Kardis 1661 wieder in Gang kam. Nyenschantz (das heutige St. Petersburg) welches die Schweden 1300 erbaut, die Nowogroder 1301 erobert hatten, kam um die Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts wieder unter schwedische Oberherrschaft, und zog wegen ihrer guten Lage einigen Handel an sich. Nyenschanz kam nach und nach sehr empor. Ein einziger dortiger Kaufmann, Frisius, machte Karl XII. zu Anfang des nordischen Krieges große Darlehen. Die Wasserverbindung der Newa mit dem Ilmensee gab Peter dem Großen, der den Ort eroberte, die erste Idee, dort St. Petersburg anzulegen. Der wichtigste Einfuhrartikel über Narva war Salz, welches auch in das nördliche Litthauen verführt wurde. Die Einfuhrplätze des Handels waren: Riga, Reval, Narva und Nyenschanz. ⁶³⁾ Un-

63) Ebend. S. 288.

ter Karl XI. Minderjährigkeit war der russische Handel sehr bedrückt, es wurden in den schwedischen Häfen der Ostsee unmäßige Zölle gefordert. Die Beherrscher Rußlands hatten, da fast alle Handelszweige Regalien waren, einen großen Monopolhandel; in der liefländischen Provinz waren die schlechtesten Münzorten, die dem russischen Handel, weil sie immer mehr zu fordern als zu bezahlen hatten, nachtheilig waren. Karls XI. Despotismus und die berufene Gütererreduktion in Rußland zerstörte vollends alle Industrie und alles Gewerbe in diesen unglücklichen Provinzen, es konnte also ein Handel mit Pohlen ebenfalls nicht betrieben werden. Peter I. verboth den 25. Oktober 1701 ganz die Ausfuhr über die schwedischen Gränzen, um allen Handel nach Archangel zu ziehen, ein Verboth, welches 1713, nachdem an Nyenschanz's Stelle in St. Petersburg der wichtigste Stappelplatz entstanden war, widerrufen wurde. ⁶⁴⁾

Peter I., der Küsten an der Ostsee erringen wollte, hatte sich schon 1698 mit August II. bey einer persönlichen Zusammenkunft zu einem Kriege gegen Schweden verbunden. Peter wollte in den Besitz eines

64) Ebend. S. 291.

Hafens am baltischen Meere kommen, um hier, so wie im schwarzen Meere eine Seemacht und eine bequemere Kommunikation mit dem Norden und Westen von Europa zu gründen, und die Civilisation seiner Nation zu erleichtern. August war durch die pacta conventa zur Wiedereroberung der verlohrnen Provinzen verbunden, mithin wurden sie bald einig. 1704 wurde schon Dörpt, Narva, Iwangrod erobert, 1705 wurde in Petersburg die Admiralität angelegt, und den handelnden Nationen grosse Begünstigungen bewilligt. 1710 ward Riga als eine Folge der Schlacht bey Pultawa erobert, und Peter dadurch der immerwährende Besitz der Newa gesichert. Der Handel von Archangel ward 1713 auch nach Petersburg gezogen, und 1714 schickte schon Peter eine Karavane vorzüglich mit sibirischen Waaren nach Pohlen und Ungarn, die daselbst einen vortheilhaften Absatz fand, und theils baares Geld, theils ungarische Weine zurückbrachte. ⁶⁵⁾ Der Landhandel über Pohlen und Preussen nach Deutschlsnd kam auch allmählig im Gang. Ehemahls durften die russischen Kaufleute zu ihrem grössten Nachtheile die Gränzen des Reichs nicht überschreiten. Peter munterte sie zu Reisen ins

65) Storch V. Th. S. 2 bis 37.

Ausland auf. 1723 ward allen Kaufleuten erlaubt, nach Breslau zu handeln, nach Königsberg und Danzig waren sie schon früher gegangen. Waffilkow, das erste Zollamt an den pohnischen Gränzen, war der Stapelplatz des Handels nach Deutschland, und ist es noch. Nach Peter des Grossen Tode bis 1763 war der Landhandel an den pohnischen Gränzen sehr wichtig, allein wegen des hohen Zolles auch für Luxuswaaren mit einem den Zollübertretern sehr einträglichen Schleichhandel verbunden, der um so nachtheiliger für den Staat war, weil die Handelsleute in den Seeplätzen, die sich ihre Waaren gerade aus Frankreich oder England verschrieben, mit den Schleichhändlern, die sich selbe ohne Verzollung aus Danzig, Breslau, Leipzig holten, nicht gleichen Schritt halten konnten. ⁶⁶⁾ Der Landhandel an der pohnischen Gränze war überhaupt für Russland ein Verlusthandel; denn Pohlen, welches seit St. Petersburgs Erbauung und Eröffnung des dortigen Hafens, so wie seit der Einnahme der liefländischen Häfen, weniger Luxuswaaren nach Russland verführte, hatte im übrigen die nämlichen Nationalprodukte erzeugt, und hatte auch die nämlichen Bedürfnisse wie Russland. Es konnten also die Waaren,

66) Ebend. S. 261.

welche die Russen entbehren konnten, weil man sie in Pohlen ebenfalls hatte, kein Gegenstand des Handels mit Pohlen werden, sondern sie mußten nach den westlich an Pohlen gränzenden Ländern gebracht werden, wo ihr Absatz gröfser war, und sich auch die mehresten russischen Einfuhrartikel sehr bequem aufkaufen liefsen. ⁶⁷⁾ Der Verkehr, der da getrieben ward, war eigentlich ein Durchfuhrhandel durch Pohlen, der Ausfuhrhandel mußte sich aber wegen des grossen Raums, den die russischen Waaren einnehmen, und dadurch den Transport erschweren und vertheuern, sich nur auf wenige leicht verführbare Produkte, als: Leder, Pelzwerk, lebendiges Vieh beschränken. Die Einfuhr geschah so, dafs die Kaufleute gleich für ihre Waare die benöthigte Einkaufsartikel erstanden, und noch ansehnliche Summen aus Rußland zur Bezahlung mitnahmen. Der Landhandel ging durch Pohlen hauptsächlich nach Preussen, Schlefien, Sachsen, die österreichischen Staaten und die Turkey. Er war von Seite der Russen gänzlich aktiv, weil sie ihre Produkte selbst verführten, die eingehandelten selbst wieder zurückbrachten. Bis 1730 waren an der grofsrussischen Gränze zwey Zollämter, Pes-

67) Ebend. S. 262.

kow und Weliki Luki, 1730 kam noch Toppet und Smolensk dazu. An der ukrainischen Gränze war das vorzüglichste das schon erwähnte Waffilkow. Russlands Einfluß in Pohlens Regierung wufte geschickt die Einführung großer Durchfuhrzölle zu verhindern, die Pohlen versucht hätte werden können, den russischen Handelsleuten aufzulegen, ja als 1746 wegen der Allianz mit Oesterreich eine Spannung mit Preussen entstand, der zufolge die russischen Kaufleute in Königsberg angehalten worden waren, machte Pohlen gleich einen Weg nach Danzig für die Russen so aus, daß sie das preussische Gebiet nicht zu betreten nöthig hatten. ⁶⁸⁾ 1725 nach Peter des Großen Tode erhielt die armenische Kompagnie zu Dschulfa (einer Vorstadt Ispahans) das Privilegium des freyen Durchfuhrhandels durch Rußland nach den europäischen Staaten, gegen einen Transitozoll von drey Procenten in Albertusthalern, ein Privilegium, welches sie mit Hülfe der in Lemberg, Stanislawow und der Bukkowina anässigen Armenier sehr gut benutzten, und den ganzen persischen Handel in ihre Hände bekamen. 1758 ward eine eigene provisorische Handelsgesellschaft, bey der die Armenier ebenfalls die Meister spiel-

68) Ebend. S. 261 bis 268.

ten, errichtet, die aber Peter der Dritte durch eine Ukase vom 27. März 1762 aufhob, und diesen Handel allen seinen Unterthanen frey gab. ⁶⁹⁾ 1759 erhielt der Zollpächter Schemjakin die Erlaubniß, die zu seinen Fabriken benöthigte Seide zollfrey mit Ausschließung aller andern Kaufleute in Rußland einzuführen und zu verkaufen, und theils aus China, theils über Pohlen, die Turkey italienische Seide zu hohlen. Da in diese Länder kein Wechselkurs ging, so durfte er an die ukrainische und andere Gränzen Lämmerfelle und andere Arten Grauwerks gegen Erlegung des Zolles versenden. Dieses Privilegium machte natürlich die Seide in Rußland theuer. ⁷⁰⁾ In Berdyczow, welches unter allen Städten der Ukraine die volkreichste ist, wird der wichtigste Handel mit Rußland getrieben. Besonders haben die thätigen israelitischen und kristlichen Kaufleute aus Brody dort in grossen Magazinen sowohl die Waaren, die sie auf den Leipziger Messen einkaufen, und jene, die sie von den Russen dafür wieder erhalten, aufgehäuft. Die häufigen Jahrmärkte, die noch jetzt dort gehalten werden, tragen sehr viel zum lebhafteren Betrieb des dortigen Han-

69) Ebend. S. 297. 315.

70) Ebend. S. 399.

dels bey. Im Handelstraktate, den Rußland den 13. Februar 1768 mit Pohlen einging, ward im Art. VIII. bestimmt, daß es den gegenseitigen Unterthanen gestattet seyn soll, freye Handlung zu treiben, sich in beyden Reichen aufzuhalten, daß sie geschützt, und im Verhältniß gegen Andere nicht mit übertriebenen Abgaben und Lasten gedrückt, sondern so viel als möglich begünstigt werden sollen. ⁷¹⁾ Die russischen Kaufleute, die ihre Waaren nicht absetzen und sie zurückführen, sollen nur den Transitozoll bezahlen, und nicht revidirt werden. ⁷²⁾ Ferner wurde erklärt, daß die russischen Kaufleute nach dem Traktate vom Jahre 1686. Art. 18. (in welchen sich beyde Nationen die Freyheit des wechselseitigen Handels und die Sicherheit für ihre Kaufleute stipulirt hatten) von allen besondern Zöllen und Mäuthen befreyt sind, und nur die auf den Brücken und Uiberfuhren von der Schatzkommission bestimmten Mäuthe so wie Inländer bezahlen müssen. ⁷³⁾ Nach der ersten Theilung Poblens 1773 wurden an der russischen Gränze 25 bis 30 neue

71) Const. Vol. VII. fol. 568. Martens IV. S. 589.

72) Const. 1768. Vol. VII. fol. 607.

73) Const. 1768. Vol. VII. fol. 609. tit. Uwolnienie.]

Zollämter errichtet, davon aber hernach viele, weil dadurch der Schleichhandel noch mehr überhand nahm, aufgehoben wurden. ⁷⁴⁾ Im Handelstraktate, den Rußland unterm 4. März 1775 mit Pohlen abschloß, ward bedungen, daß Pohlen so wie vorher Salz aus Riga und den weisreussischen Provinzen ziehen, und alle Auflagen, welche den Handel des Großherzogthums Litthauen mit Riga erschweren, aufgehoben werden sollen. ⁷⁵⁾ Unterm 21. May 1783 ergieng eine Konvention mit Kurlands Ständen und dem Herzog wegen Beseitigung der Hindernisse des russischen Transitohandels nach Pohlen, die Straße aus Pohlen nach Riga soll Kurland in gutem Stande erhalten, alle Brücken-Dämme- und Hafengelder auf immer abschaffen, allen Transitozöllen, wie auch allen Abgaben von Waaren, die aus Riga kommen, entsagen, so wie auch die Vorkauferey aller Waaren, die aus Litthauen nach Riga kommen, strengstens verboten wurde. ⁷⁶⁾ Zu eben der Zeit gab auch die Kaiserinn ihren Unterthanen die Erlaubniß, daß alle auf pohlischen Gebiete erzeugte rohe Produkte und Thiergattungen zollfrey über die

74) Storch VI. Theil. S. 72.

75) Const. 1775. Vol. VIII. fol. 81.

76) Storch VI. S. 74.

russische Gränze eingeführt werden durften. ⁷⁷⁾ 1783 unterm 8. April erließ die Kaiserinn ein Manifest, das sie die Krim, die Kuban, und die Insel Taman auf immer ihren Staaten einverleibe. ⁷⁸⁾ Durch ein zweytes Manifest vom 10. Juny 1783 wurden Tauriens Häfen allen Nationen eröffnet. Durch eine Ukase vom 18. November 1784 both Katharina den Pohlen eine Zollverminderung von 25 Procenten zu Gunsten ihrer Aus- und Einfuhr an, wenn sie solche über Cherson betreiben wollten, ohne das ihnen jedoch die anderen Häfen am schwarzen Meere verschlossen seyn sollten. Darunter war jedoch verstanden, das die Verführung durch russische Schiffe geschehen mußte. ⁷⁹⁾ Rußland hoffte über die Krim eine leichtere Verführung ihrer aus grösseren Massen bestehenden, und nicht so leicht nach Deutschland zu verführenden Waaren, indem bisher nur die am leichtesten zu verführenden Waaren, als: Pelzwerk, Wachs, Juchten, Hausenblase, Schweinsborsten u. d. gl. nach Deutschland verführt, und dafür über Danzig, Leipzig, Breslau, Krakau schlesische und holländische Leinwand, Tücher,

77) Ebend. S. 75.

78) Martens. IV. S. 444.

79) Storch VI. S. 163. 174.

französische und deutsche seidene und baumwollene Zeuge, deutsche und ungarische Weine, steyerische Sensen, englische, französische und deutsche Galanteriewaaren bezogen worden waren, weil sie den großen Umweg, da sie theurer und doch leichter zu verführen waren, als die gemeinen russischen Produkte, doch ertragen konnten. ⁸⁰⁾ Der pohlische Transitohandel kam bald einigermaßen in Gang, aber nicht mit dem gehofften Erfolge. Dem Kornhandel, den die Pohlen den Dniepr hinab anfiengen, wurde durch die Türken, die ihn bisher hauptsächlich nach Belgrad gezogen hatten, Hindernisse in den Weg gelegt; doch geschahen 1786 und 1787 aus Galizien einige gewinnvolle Getreideversendungen. In den Häfen des mittelländischen Meeres fand das pohlische Korn weniger Abgang als das moldauische und wallachische, welches letztere zu Ocza-kow in russisch-kaiserliche Schiffe verladen ward, indem, wenn es unter türkischer Flagge verführt worden wäre, es zu Konstantinopel hätte verkauft werden müssen. ⁸¹⁾ In dem von Seite Galiziens mit Rußland gemachten zweyten Cessionsvertrage vom 13. July 1793 ward im Art. VI. bestimmt: die

⁸⁰⁾ Ebend. S. 177.

⁸¹⁾ Ebend. S. 180.

beyden Mächte wollen alle Anstalten treffen, einander zu begünstigen, das Kommerz wechselweise in Flor zu bringen, und darüber eine besondere Konvention entwerfen, ⁸²⁾ worauf auch in dem zwischen Rußland und Pohlen unterm 16. October 1793 geschlossenen Allianztraktate Art. XVII. erklärt wurde, daß die Kaufleute in beyden Staaten sich wechselseitig gleich gehalten werden, und die Rechte der Inländer erhalten sollen. ⁸³⁾ Doch alles dieses erreichte durch die 1795 erfolgte gänzliche Theilung Pohlens sein Ende. Seit 1796 bestanden russische Zollämter gegen Preussen: Przeborow, Jurburg, Grodno, Brzesc, Jalowka, Pelangen, Punsck, Staigin; an der österreichischen Gränze: Radziwilow, Woloczysk, Wolodimir, Husliatyn. ⁸⁴⁾ Seit der letzten Theilung Pohlens ist Riga der Ausfuhr aller Produkte gewiss, die innerhalb der Gränze des nördlichen russischen Pohlens erzeugt werden, ⁸⁵⁾

82) Martens. V. S. 166.

83) Martens V. S. 228.

84) Storch VI. S. 77.

85) Ebend. S. 366.

Verfügungen in Rücksicht des innern Handels Pohls in dieser Epoche. Zölle, Mäuthen, Verordnungen, die Manufakturen betreffend. Handelsleute.

Die Kaufleute mochten sich sehr oft hinter die Adelichen gesteckt haben, um durch ihre Beyhülfe die Zollfreyheit zu erschleichen. Dieses hatte zur Folge, daß durch ein Reichsgesetz vom Jahre 1678 die früheren Zollgesetze der Jahre 1611, 1676, 1677, dahin erklärt wurden, daß kein Kaufmann, er sey Jude oder Christ, Inländer oder Fremder bey Konfiskationsstrafe, und von was immer für einer Nation Schutz bey dem Adel suchen, und sich desselben zur Erlangung der Zollfreyheit bedienen soll. Es wurde auch 1685 den Adelichen die Zollfreyheit nur gegen dem bestätigt, daß sie keine Fremden gehörige Waaren auf ihren Schiffen oder Wägen führen sollen.⁸⁶⁾ 1710 wurden alle Privatmäuthe und Dammmäuthe aufgehoben, ausser denjenigen, die durch besondere Konstitutionen eingesetzt sind, bey

86) Const. 1678. Vol. V. fol. 544. tit. Ekonomyi i prowentow. 1685. Vol. V. fol. 728. tit. deklaracya o clach.

Strafe eines unrechtmäßig erpressten Zolls, welches 1736 auch auf Litthauen ausgedehnt wurde. ⁸⁷⁾ Auch auf dem Zusammenberufungsreichstage vom Jahre 1764 wurde dieses Gesetz erneuert, und erklärt, daß alle Privatmäuthen, Zölle, Straßtenabgaben aufgehoben seyn, mit Ausnahme einiger wenigen, die der Resolution der Schatzkommission vorbehalten blieben. Durch dasselbe Gesetz ward verordnet, daß alle Einwohner, der König selbst nicht ausgenommen, den Zoll nach dem Tariff der Schatzkommission bezahlen sollen, und zwar vom Last Getreide eigener Erzeugung 2 fl. pohl. ausgenommen, die Fuhren, die auf Märkte oder zum eigenen Bedarf gehen, die Produkte, die von einem Gute des Edelmanns auf das andere geführt werden, die Holzwaaren und Danziger Ausfuhrsprodukte. ⁸⁸⁾ Eben dieser Zusammenberufungsreichstag vom Jahre 1764 versicherte durch die Errichtung der Kronschatzkommission, die Kaufleute des vollen Schutzes auf den Handelsstraßen gegen jede Gewaltthat des Adels. Diese Schatz-

87) Const. 1710. Vol. VI. fol. 183. tit. Skarb Koronny. 1736. Vol. VI. fol. 675. tit. abrogatio.

88) Const. 1764. Vol. VII. fol. 34 und 160 161 und 328.

Kommission stellte ein Handelsgericht vor, und war berechtigt, die Klagen der Kaufleute gegen Adelige, geistlichen oder weltlichen Standes, sowohl wegen Bedrückungen auf den Wegen, als auch wegen Forderungen, die sie an sie hatten, anzunehmen, so wie auch die Klagen wider die Kaufleute in Handelsfachen dahin gehörten. Die Vorladungen der Adelligen mußten mittelst des Grodgerichts, wo der Beklagte begütert war, die der Kaufleute durch den Magistrat ihres Wohnorts geschehen. ⁸⁹⁾ Dadurch erhielten also die Handelsleute zuerst eine Gerichtsinanz, vor welcher sie die adelichen Schuldner belangen konnten. 1766 ward der erstgemeldete allgemeine Zoll aufgehoben. ⁹⁰⁾ 1768 ward dem König von allen Zöllen in der Krone und in Litthauen der dritte Groschen, den er 1766 nicht annehmen wollte, überlassen. ⁹¹⁾ 1775 ward der 1764 festgesetzte allgemeine Zoll wieder eingeführt, und von den Ständen befohlen, daß die Schatzkommission darüber eine eigene Instruktion verfertigen, und die Be-

89) Const. 1764. Vol. VII. fol. 27. tit. Kommissya Skarbu Koronnego.

90) Const. 1766. Vol. VII. fol. 436. tit. zniesienie

91) Const. 1766 und 1768. Vol. VII. fol. 436 und 671.

freyung einiger Individuen aufheben soll. ⁹²⁾
1764 wurden auch die Foralia, oder das sogenannte Targowe bey Strafe von 2000 Mark in allen königlichen Städten aufgehoben. ⁹³⁾
1768 wurden die Wollmanufakturen approbirt, 1776 befohlen, daß die Schatzkommission über zu entrichtende neue Manufakturen Vorschläge, und mit den Manufakturisten Kontrakte machen soll. 1775 wurde die Einfuhr aller Fabrikmaterialien im allgmeinen, insbesondere aber jener für die Fabriken auf den königlichen Tafelgütern in Litthauen für zollfrey erklärt. ⁹⁴⁾ In Rücksicht der Handelsleute ward 1775 befohlen, daß Edelente, die den Handel treiben, dadurch nicht ihres Adels verlustigt werden. ⁹⁵⁾ Es wurde erlaubt, daß die im Auslande wohnenden Anverwandten in Pohlen verstorbenen fremder Kaufleute den Verstorbenen gegen ein Abfahrtgeld von 10 Procenten durch drey Jahre erben sollen, meldeten sie sich während dieser Zeit nicht, so trat der Fiskus

92) Const. 1775. Vol. VIII. fol. 149. tit. clo generalne.

93) Const. 1764. Vol. VII. fol. 333.

94) Const. 1768. Vol. VII. fol. 751. 1775. Vol. VIII. fol. 640, 41. 1776. fol. 850. tit. Powinnosc.

95) Const. 1775. Vol. VIII. fol. 183. tit. Warunek.

ein. ⁹⁶⁾ Die Juden durften in ihren Judenstädten nur nach alten Verträgen, oder nach neuen erst zu machenden Handel treiben, und den Bürgern ward das Hausiren ausser dem Burgfrieden bey Konfiskationsstrafe untersagt. Zur Reichstagszeit ward den Juden auch der Handel in Warschau gestattet. ⁹⁷⁾

§. 43.

*Handelsstrassen, Brücken- und Dammgeld,
Flüsse, Kanäle.*

In Rücksicht der Handelsstrassen erfolgte in dieser Epoche keine Abänderung der in der zweyten Epoche angeführten Verordnungen, vielmehr ward den Eigenthümern der Güter 1764 eingeschärft, dass sie die öffentlichen Heerstrassen nicht abändern sollen. ⁹⁸⁾ In eben diesem Jahre wurde den Erbherren der Güter auferlegt, dass sie die Dämme und Brücken, die auf ihren Herrschaften sich befinden, repariren sollen, wofür die Kaufleute das Brücken- und Dammgeld, auf grösseren Brücken 3, auf kleineren 2 oder 1 Groschen pohl. vom Pferde oder Ochsen bezahlen sollen. Die Oekono-

96) Const. 1768. Vol. VII, fol. 601.

97) Const. 1768. Vol. VII. fol. 711. 753. 755.

98) Const. 1764. Vol. VII, fol. 160.

mie-Kommission mußte den Tariff darüber machen, und ein Exemplar davon den Akten jeder Woywodtschaft zur Wissenschaft einschalten lassen. Von dieser Abgabe waren ausgenommen: 1. die Getreidfuhren auf die Märkte, oder zum eigenen Bedarf. 2. Die Fuhren von anlandenden Schiffen. 3. Die Holzwaaren. 4. Das auf den Salinen der Adelichen erzeugte Salz. 5. Das Vieh, welches von einem Gute des Adelichen auf ein anderes getrieben wird. An Weidegeld war für ein Pferd oder einen Ochsen 1 Groschen, für das Nachtlager auf der Wiese 3 Groschen bewilligt. Dagegen durften aber die Erbherren die Anlegung von Mäuthen dort, wo sie die Schatzkommission für gut findet, bey Strafe von 500 Mark nicht hindern. 99) Eben 1764 ward das Targowe, welches eine Abgabe in königlichen Städten war, die den Markt besuchenden Händler, (mit Ausnahme der Edelleute und ihrer Unterthanen, wenn sie ihr eigenes nothdürftiges, nicht zum Handel bestimmtes Getreide auf den Markt brachten, oder dort einkauften) von ihren Produkten entrichten mußten, und die der Obfervanz nach entweder dem Woywoden, oder dem Starosten, oder

99) Const. 1764. Vol. VII. fol. 34. tit. Clo generalne.

dem Magistrate zu Guten kam, gänzlich aufgehoben. 1768 wurde das Brücken- oder Dammgeld, da wo die Brücke oder der Damm 150 Ellen lang ist, von 3 Groschen auf 6 Groschen erhöht; bey noch grösseren Lasten bleibt die Regulirung der Schatzkommission überlassen. ¹⁰⁰⁾ 1775 wurde das Brückengeld in Litthauen, wo der Erbherr Eigenthümer beyder Ufer ist, aufgehoben. ¹⁰¹⁾ Durch ein Reichsgesetz vom Jahre 1765 wurden aus dem Kronschatze auf Reinigung der Flüsse, Reparation der Straßen und Brücken, besonders bey Krakau, um (wie das Gesetz sagt) das Beste des Handels zu befördern, die (äusserst geringe, und zu einem solchen Zwecke ganz unbedeutende Summe von 200,000 fl. pohl. jährlich für Pohlen, und 100,000 fl. pohl. für Litthauen bewilligt. ¹⁰²⁾ Auch ward befohlen, dass die Schatzkommission, welche die Aufsicht darüber hatte, Entwürfe wegen Vereinigung der Flüsse einreichen soll. ¹⁰³⁾ Dem zufolge wurde 1775 befohlen, dass der Fluss Wskrza und Obra bey Strafe von 3000

¹⁰⁰⁾ Const. 1768. Vol. VII. fol. 671.

¹⁰¹⁾ Const. 1775. Vol. VIII. fol. 649.

¹⁰²⁾ 1765. Const. Vol. VII. fol. 75. und Vol. VIII. fol. 931.

¹⁰³⁾ 1765. Vol. VII. fol. 515.

Mark frey von Mühlen und Dämmen feyn soll, die Flüsse Ruz, Pina und Machawka sollen von den Anwohnern gereinigt werden, und die Defluidation auf dem Flusse Jassie ward dem Erbherrn Thaddäus Zaba vergütet. ¹⁰⁴⁾ Dieses zeigt, dass man unter Stanislaus Augusts Regierung auf das Emporkommen des Handels ernstlich bedacht war. Der Hetman von Litthauen, Graf Michael Oginski suchte durch den von ihm benannten Kanal, der die Flüsse Sczara und Jaszolda, (welch letzterer durch den Przypiec in den Dniepr fällt) vereinigt, das schwarze Meer mit der Ostsee auf seine Kosten zu verbinden. Sein dankbares Vaterland beschloß, ihm eine Statue auf dem Wilner k. Schlosse zu setzen. ¹⁰⁵⁾ Im Jahre 1784 war er so weit vollendet, dass das erste Fahrzeug von 35 Lasten durch selben von Cherson nach Königsberg gehen konnte. Die gänzliche Vollendung dieses Kanals, die 1799 unter der Direktion des Grafen Sievers angefangen ward, war dem Zeitalter des erhabenen Kaisers Alexanders, dem Beschützer und Vollender jeder nützlichen Unterneh-

¹⁰⁴⁾ Const. 1775. Vol. VIII. fol. 208. 209. 650. 695.

¹⁰⁵⁾ Const. 1768. Vol. VII. fol. 845.

nehmung vorbehalten. ¹⁰⁶⁾ Der westliche Bug, der sich auſserhalb des dermahligen ruſſiſchen Gebietes in die Weichſel ergieſt, nimmt von der öſtlichen Seite unterhalb Brzeſc Litewski den Muchawiec auf, der durch den ſogeuannten königlichen Kanal mit der Pina einem Przypiec Fluſſe, vom System des Dnieprs vereinigt werden ſollte, welches abermahl eine Verbindung der Oſtſee und des ſchwarzen Meeres geben würde. Dieſes Werk ward auf Betrieb des edlen Königs Stanislaus Auguſt angefangen und ausgeführt. v. Butrymowicz, Pinſkiſcher Grodrichter, war der erſte, der darauf aller Hinderniſſe ungeachtet, eine Fahrt mit zehn groſſen, mit Nationalerzergniſſen, als: trockenen Fiſchen, Hirsch- und Rindsleder, Wachs, Talg, Grütze, Speck, Würſten, Schinken, Schmeer, Honig, beladenen Kähnen wagte, den 13. May 1784 von Pinſk abfuhr, und den 11. Juny deſſelben Jahres in Warſchau glücklich anlangte. ¹⁰⁷⁾ Es mußten zur Bewerksſtellung der Durchfahrt an einigen Orten Dämme durchgegraben und hernach wieder verſchüttet werden. Dieſer

¹⁰⁶⁾ Storch VII. S. 137. Man ſehe im Supplementen bande den Plan dieſes Kanals.

¹⁰⁷⁾ Steiners polniſche Bibliothek. Warſchau 1787 II. Heft S. 33.

Kanal ist zwar geendet, die Pina und der Muchawiec sind in ihren obern Gegenden fahrbar gemacht, aber der Kanal selbst ist schlecht angelegt, weil er durch niedrige und morastige Gegenden geführt ist, von welchen man hoffte, sie würden ihn von selbst mit Wasser füllen, diese Gegenden aber nicht gehörig nivellirt worden sind. Der Kanal dient jetzt bloß zur Austrocknung der Gegend, weil zur Wasserfahrt wegen eines Abfalls von 37 Fufs von den Quellen des Muchawiec nach der Pina zu durchaus 9 bis 10 Schleusen erforderlich sind. 108) Dieses ist abermahls eine dem schöpferischen Genie Kaiser Alexanders vorbehaltene Vollendung.

§. 44.

Errichtung der Posten in Pohlen.

Unter den Schuldigkeiten, welche die Unterthanen Pohlens ihren Königen und Fürsten leisten mußten, waren die Podwoda, Przewod, Powoz. Diese waren der Sache und dem Nahmen nach sich ähnlich. Es war eine Pflicht, Pferde und Leute nach Hof unentgeltlich zu stellen. Kadlubek, Boguphul und der ungenannte Erzdechant von Gnesen,

108) Storch VII. S. 141.

Schriftsteller des zwölften und dreyzehnten Jahrhunderts, sagen nicht, wer sie einführte, noch was sie bedeuteten. Die späteren Geschichtschreiber Bielski und Cromer schreiben sie Boleslaus Chrobry zu. Bielski sagt: Boleslaus habe sie zum geschwinderen Fortkommen der königlichen Kämmerer (Korniki) eingeführt. ¹⁰⁹⁾ Cromer sagt: diese Schuldigkeit sey von Boleslaus anbefohlen worden, zum Fortkommen derjenigen, die er von seinem Hofe mit Befehlen abschickte, und die wieder aus den Provinzen mit Berichten an ihn abgeordnet wurden; und daß diese Schuldigkeit den Städtchen (oppidis) auferlegt worden sey. Podwoda ist ein Bauernwagen mit Pferden, Przewod die Schuldigkeit einen Wegweiser mit Bespannung zu geben, Powoz die Schuldigkeit bespannte Wagen zu geben, wenn der König sich vom Hofe entfernte, Odwóz wenn er sich nach Hof zurückbegab. ¹¹⁰⁾ Dieses ersieht man aus dem Warschauer Patente Sigmund Augusts vom Jahre 1564, der am öftesten in Litthauen wohnte, und dieser Gattung Frohnen sich bediente. Diese Schuldigkeiten heißen bey den

¹⁰⁹⁾ Bielski Hist. S. 43.

¹¹⁰⁾ Naruszewicz IV. S. 36. 37.

pohluischen Kronikenschreibern und in den Gesetzen : Angaria, Perangaria, Präangaria, Subvectio. ¹¹¹⁾

Die Schuldigkeit, Führen zum Gebrauche der Könige und Fürsten zu geben, war in andern Ländern lange schon bekannt, und in allen grossen Reichen vor Errichtung der Posten, die spätern Ursprungs sind, üblich. Es kann seyn, dafs, wie Bielski und Kromer sagen, Boleslaus Chrobry sie der erste in seinem Reiche einführte, allein wenn er sie anfangs nur den Städtchen auflegte, so ward sie hernach auch allen Städten und allen Dörfern, durch die der Weg der königlichen Boten ging, aufgetragen. Die königlichen Kämmerer und alle andern in öffentlichen Geschäften Abgeordnete, bedienten sich überall dieser Führen. ¹¹²⁾ Die erste Meldung von diesen Führen macht Kadlubko, und der bald nach ihm lebende Boguphal. Beyde sagen, dafs es ein alter Gebrauch war: „erat et illud antiquatum.“ Miēcislaus der alte, bedrückte die Krakauer mit diesen Podwoden sehr, dieses war die Ursache seiner Absetzung, und der Unterwerfung der Krakauer an Kasimir. ¹¹³⁾ Ka-

¹¹¹⁾ Const. Vol. III. fol. 672. sub Sigism.

¹¹²⁾ Naruszewicz IV. S. 37.

¹¹³⁾ Dlugossus . S. 526.

umir hob sie nicht auf, sondern führte sie auf den alten Gebrauch für den Hof zurück, damit die Mächtigen die Armen nicht bedrücken könnten. ¹¹⁴⁾ Die Geistlichen donnerten am meisten dawider, wie die Note Kadlubko's zeigt, welches beweiset, daß die geistlichen Güter dabey am meisten hergenommen worden seyn mußten. Dieses Anathem machte die Geistlichkeit gegen Ladislaus Lokirtek geltend. Wladislaws Plwacz, Herzog zu Posen, der Urenkel Miecislaus des Alten befreyte das Posner-Bisthum von allen Fuhren 1232. ¹¹⁵⁾ Da durch diese Befreyung mehr Lasten auf den Adel kamen, so setzten die Grofspohlen nach Boguphals und des anony. archid. Gnesn. Zeugnisse 1233 den Herzog ab, und riefen an seine Stelle Heinrich den Bärtigen, Herzog von Breslau. Plwacz's Söhne, Przemislaus I. und Boleslaus der Fromme, Herzoge in Kalisz bestätigten die väterliche Verleihung 1245. Wladislaus Lokietek, als er Herzog

114) Kadlubko S. 779. „Qui legatica occasione
„cujuslibet angariaverit, aut angariari jufferit
„quadrupedem, anathema sit; excepto uno ca-
„su, quando videlicet hostis alicui provinciae
„imminere nunciaretur.“

115) Boguphal „ab omnibus angariis, peranga-
„riis, przewodis, podwodis.“

von Posen ward, wollte dieses nicht thun, darum veranlaßte der Klerus unter dem Bischofe Zareba seine Vertreibung vom Herzogthume. Erst Ludwig König von Ungarn und Pohlen befreyte den Adel von diesen Fuhren (Podwody) durch ein in Keszycze 1374 gegebenes königliches Privilegium. Diese Fuhren sollten also künftig nur auf königlichen Gütern statt haben. Dieses galt aber nur für Groß- und Kleinpohlen, nicht für Masovien, welches noch eigene Herzoge hatte, und wo diese Last noch im Jahre 1419, 1435 bestand. ¹¹⁶⁾ Ladislaus Jagello bestätigte das Privilegium Ludwigs in Jedlno 1430, weil der Adel einen seiner Söhne als Thronfolger zu nehmen versprach. ¹¹⁷⁾ Ungeachtet dieses allen Erbherrn (omnibus terrigenis) gegebenen Privilegiums nahm man doch Fuhren von der Geistlichkeit, weshalb sich Kardinal Zbizek laut über Jagellon beschwerte. ¹¹⁸⁾ Diese Schuldigkeit auf königlichen Gütern dauerte für die k. Kämmerer selbst unter der Regierung K. Sigmund Augusts fort, wo die Königin Bona unterm 28. Jänner 1556 noch befahl, ihrem Abgeord-

¹¹⁶⁾ Dogiel limites R. Poloniae et M. Duc, Lith. pag. 42--47.

¹¹⁷⁾ Const. Vol. I. fol. 91. 92.

¹¹⁸⁾ Bielski pag. 304. Dlugoss. p. 648. I.

neten an den König nach Wilna, Ludwig Monty zur Hin- und Herreise Pferde zu geben. Endlich 1564 veränderte Sigmund Auguf diese Frohne in eine Geldabgabe. Er machte eine Auflage auf die diese Frohne schuldigen königlichen und geistlichen Städte, Städtchen und Dörfer, mit deren Ertrage die Fuhren im Erfordernissfalle bezahlt werden mußten. Die grofsen und kleinen Städte sollten jährlich drey Theile eines Szos (welches eine Abgabe von Häusern war) bezahlen. Zum Beyspiel: in Hauptstädten von einem Hause am Platze 8 Groschen, in den Nebengassen 4 Groschen, in den Vorstädten 2 Groschen jährlich, und so in Städtchen und Dörfern verhältnissmässig weniger. Sowohl in den Städtchen als Dörfern mußte jeder, der eine Hufe Landes hatte, zu diesem Gebrauche 2 Pferde zum Fahren oder Reiten halten. Der Kronschatz vergütete für die Meile $1\frac{1}{2}$ Groschen, das ist $7\frac{1}{2}$ kr. unserer Währung für jedes Pferd, derjenige, der die Fuhren nahm, mußte die Anweisung aus der k. Kanzley vorzeigen. In Städten mußten die Bürgermeister und in Dörfern die Schulzen auf die Ordnung sehen, und die Starosteyämter hatten die ganze Leitung dieser Anstalt. ¹¹⁹⁾ Dieses war

¹¹⁹⁾ Naruszewicz IV. S. 40.

ein Anfang der heutigen Posten in Pohlen, welche Ludwig XI. durch ein Edikt vom Jahre 1464 in Frankreich errichtet hatte.¹²⁰⁾ In Deutschland haben die dermahligen Fürsten von Thurn und Taxis 1516 die Posten zur Bequemlichkeit der Kommunikation der Niederlande mit den österreichischen Erbstaaten errichtet, 1590 darüber den Schutz des Reichsoberhauptes erhalten, und dieses hohe Haus erhielt 1615 die kaiserliche Beilehnung über die Reichserbpostmeisterwürde. 1624 den 4. September wurde damit für die österreichischen Erblande das dermahlige Fürstenhaus Paar von Ferdinand II. belehnt.¹²¹⁾ In England ward nach Pennants Zeugniß 1551 die Stelle eines Oberpostmeisters errichtet, aber erst unter Karl I. die Posten regelmäßig eingerichtet.¹²²⁾ Es ist

120) Daniel Histoire de France Amsterdam 1742. 8vo. Tome VIII. pag. 350. Moceray Histoire de France Paris 1686. Tome II. pag. 739. Die auf diese Errichtung geschlagene Medaille stellt zwey Kuriere im vollem Galloppe dar, mit der Aufschrift: „Qui pedibus volucres antecurrent cursibus auras.“

121) Jo. St. Pütteri institutiones juris publ. Germ. Göttingae 1770. §. 341. Schallers Beschr. der k. Residenzstadt Prag. 1793. II. Theil S. 263.

122) Pennants some account on London. Art. Lombardstreet, Postoffice. Hume in seiner Hi-

bekannt, wie viel diese als Surrogat für die Podwody bestimmte Abgabe dem Kronschatze eingetragen habe, allein im gleich folgenden Reichstag 1565 sagte der König, daß die Ausgabe auf die Podwody größer war, als das Geld, was dafür eingebracht worden sey, und befahl für jedes Pferd einen Groschen zu bezahlen, welche Verfügungen König Stephan Bathory 1576 und 1578, und Sigmund III. 1601 bestätigte. Dieses ward jedoch dem Landvolke, der vielen Kriege und inneren Verwirrungen wegen, wo immer die zum Ackerbau nöthigen Pferde gebraucht und ihnen entzogen wurden, sehr lästig, die Pferde wurden dadurch zu Grunde gerichtet, und die Gründe blieben deshalb oft brach liegen. Dieses dauerte bis 1620, wo der König eine Abhilfe zu treffen versprach, und durch Reichskonstitution verordnet wurde, daß das Geld für die Podwody auf die Posten verwendet werden

story of England Vol. V. S. 483 sagt: „Camden says that in 1581 Randolph so much employed by the Queen in foreign embassies, possessed the office of chief postmaster in England. It appears therefore that posts were then established, though from Charles I regulations in 1635, it would seem, that few post houses were erected before that time.“

fol. 123) Dieses kam jedoch erst 1747 gänzlich zu Stande, wo König Ladislaus IV. die bezahlten Fuhren förmlich durch eine Reichskonstitution aufhob, den ordentlichen Postenlauf einführte, und befahl, daß diejenigen, welche bisher die Podwody mit Geld reluirten hatten, das Relutionsquantum jährlich vierfach dem von ihm eingesetzten Oberpostmeister und k. Sekretär Karl Montotipi abführen sollen, wobey auf denjenigen, der in die Hinkunft solche Fuhren von jemanden erpressen würde, eine Strafe von 100 Mark gesetzt wurde. 124) Der König hatte durch Wahlverträge immer einen Theil der Einnahme von den Posten, welcher zu seinen Einkünften der Tafelgüter geschlagen wurde, wie dieses auch der Wahlvertrag des höchstseligen Königs Stanislaus Augusts beweiset. 125)

§. 45.

Münzwesen in dieser Epoche. Wechselordnung.

Kurz vor seinem Tode im Jahre 1632 überliefs Sigmund III., wie ich schon in der

123) Const. 1620. Vol. III. fol. 377. tit. Poczty.

124) Const. 1647. Vol. IV. fol. 108. tit. Ordynacya poczty.

125) P. C. Stanislai Aug. §. Lubo poczty.

vorigen Epoche erwähnte, die Einkünfte von der Münze, der Republik, damit sie in Zukunft dem Kronschatze heimfallen sollen, ¹²⁶⁾ welches auch Ladislaus IV. bestätigte, und im Wahlvertrage erklärte, weder er noch seine Nachfolger wollen das Münzregal ansprechen, welches auch allen folgenden Wahlverträgen der Könige eingeschaltet wurde. ¹²⁷⁾ Zuletzt traten die Stände aber das Münzregal wieder dem Könige mit dem Beysatze ab, daß unter Aufsicht der Schatzkommission in der königlichen Münze ächte Münzsorten geprägt werden sollen, ¹²⁸⁾ zu welchem Ende auch der höchstselige König unter Aufsicht des Kronkanzlers ein eigenes Münzkollegium angestellt hatte. Die Beschreibung der in dieser letzten Epoche geprägten Münzen und ihr Gehalt ist oben in der zweyten Epoche geliefert worden, weil diese Materie sich nicht wohl trennen liefs. 1768 ward verordnet, daß die Liga, der Kurs und Werth der Münzen, auf den

126) Const. 1632. Vol. III, pag. 709. tit. Opatrzanie.

127) Lengnich Comment. ad P. C. Augusti III, p. 171. 172.

128) P. Conv. Stanislai Aug. §. Gory Olkuskie. Vol. VII, fol. 208.

Reichstag nur durch die Einstimmigkeit verändert, und dass fremde von der Schatzkommission für ächt erklärte Münzen nur durch die Einstimmigkeit verworfen werden können. ¹²⁹⁾ Durch Reichskonstitution vom Jahre 1775 ¹³⁰⁾ erhielt Pohlen eine eigene Wechselordnung, aus welcher ich das vorzüglich Bemerkenswerthe ausheben will. §. II. b. Der Protest muss 3 Tage nach verweigerter Acceptation geschehen, sonst verliert der Wechsel die Wechselrechte, und wird ein simpler Schuldschein. §. III. 1. Wenn der Wechsel verjährt ist, wird er ein einfacher Schuldschein. Die Verjährungstermine sind 2. bey eigenen im Lande datirten, für einen Inländer ausgestellten Wechseln 1. Jahr vom Zahlungstermine. Wenn auf länger als Jahresfrist ein Wechsel ausgestellt wird, so wird er ein simpler Schuldschein. 3. Ein eigner Wechsel der im Lande, aber an einen ausser des Reichs wohnenden Handelsmann ausgestellt ist, verjährt in 2 Jahren, kann also auch auf einen zweyjährigen Termin ausgestellt werden. 4. Trafirte Wechsel im Lande zum Zahlen assignirt verjähren 1 Monat nach dem Zahlungstermine, wenn kein Protest erfolgt ist. 5. Der

¹²⁹⁾ 1768. Const. Voi. 7. fol. 602.

¹³⁰⁾ Const. 1775. Vol. 8. fol. 191.

Regrefs an den Indossanten muß binnen einem Monat gesucht werden, und wenn mehrere Indossanten sind, hat jeder einen Monat Zeit. 6. Der Regrefs an den Traffanten mit einem protestirten Wechsel hat 6 Monate Zeit. §. IV. Unfähig Wechsel auszustellen sind: 1. Kinder unter väterlicher Gewalt mit Ausnahme wenn sie ein Sondergut (Peculium) haben. 2. Minderjährige unter Vormundschaft stehende. 3. Weiber die unter der Kuratel des Mannes sind. 4. Die Säkular- und Regular-Geistlichkeit. §. V. Der Gerichtsstand ist für Adelige das Grod (Starostey) Gericht, für Unadeliche der Magistrat. Die Appellation geht an die Schatzkommission, die aber keine aufschiebende Wirkung hat. Wechselgläubiger gehören im Konkurse unter die Chirographargläubiger. §. VII. Die Exekution kann im Abgange anderer Zahlungsmittel auch auf die Person geführt werden. Zur Entscheidung der im Gesetze nicht entschiedenen Fälle sind Heineccii *Elementa juris cambialis* vorgeschrieben.

Durch Verordnung von 1778 ward vorgeschrieben, daß ein begüterter Edelmann keine Wechsel auf den Vorzeiger ausstellen kann. ¹³¹⁾ Dieses ward 1780 dahin beschränkt: 1. alle Wechsel der Edelleute ge-

¹³¹⁾ Const. 1778. Vol. VIII. fol. 956.

hören zu ihrem ordentlichen Richter. 2. Alle künftige Wechsel zwischen Edelleuten, Banquiers und Kaufleuten werden mit der Valuta kassirt. 3. Von Banquiers und Kaufleuten kann der Edelmann Wechsel annehmen. ¹³²⁾

§. 46.

Masse und Gewichte in dieser Epoche.

Der Konvokations Reichstag vom Jahre 1764 sah die Nothwendigkeit ein, endlich ein allgemeines Mafs und Gewicht im Reiche einzuführen, und trug dieses der Schatzkommission auf. ¹³³⁾ Diesem zu Folge ward Folgendes verordnet: Alle alten Masse sind im Allgemeinen aufgehoben. In den Ländern der Krone soll nur ein Mafs seyn. Der Warschauer Koretz soll halten Garnez 32. Danziger Korczyk's 2 zu 16 garn. Die Beczka garn. 72. das Pulbuzek garn. 36. das Konew garn. 5. Der Garniec 2 halbe Garniec und Kwart 4. Das Kwart (Stübchen) Kwarterek 4. Die Elle Lokiec 24 Zoll. Der Stein Kamien 32 Pf.; das Pfund 32 breslauer Loth; der Centner 5 Steine; das Schiffpfund 13 Steine; die Mark Grzywna 16 Loth. Diese Ma-

¹³²⁾ Const. 1780. Vol. VIII. fol. 979. tit. wexle.

¹³³⁾ Const. 1764. Vol. VII. fol. 27.

se und Gewichte müssen auf den Rathhäusern zimentirt seyn, und die Woywoden und Beamten auf die Beobachtung sehen, bey Strafe der Entsetzung und von 1000 Marken für die höheren, und eines vierteljährigen Thurmarrestes für die geringeren Beamten. ¹³⁴⁾ Für Litthauen waren folgende Masse und Gewichte durch Reichskonstitution vom Jahre 1766 bestimmt. ¹³⁵⁾ Das Beczka Fafs enthält 4 Viertel Cwierce, das Viertel 2 Achtel Osmin, das Achtel zwey Sechzehntel; ein 16tel hält 9 Garniec, ein 8tel 18 Garniec, im Beczka, Fasse 144 Garniec. Der Garniec hat in der Tiefe 7 Zoll 2 Viertel 1 Achtel Zoll, in der Breite 4 Zoll, 2 Viertel 1 Achtel Zoll. Im Garniec sind 2 Halbgarniec, im Halbgarniec 2 Quarte, im Quarte (Kwarta) 2 halbe Quart. Das litthauer Pfund hat 32 Loth, der Stein 40 Pf.; der Centner 5 Steine, (Kamien) die Elle hat 24 Zoll. Die Woywoden, Starosten und Bürgermeister sollen auf die Beobachtung dieses Gesetzes halten, und jeden, der dawider handelt, und sich eines andern Ge-

¹³⁴⁾ Const. 1764. Vol. VII. fol. 330. tit. Ustawienie.

¹³⁵⁾ Const. 1766. Vol. VII. fol. 519. tit. Ustawienie.

wichtes oder Mafses bedient, mit 200 Schock
litthauer Groschen bestrafen.

§. 47.

Satzungen in dieser Epoche. Luxusgesetze.

In Rücksicht der Satzungen ergingen im Verfolge der in der zweyten Epoche von mir angeführten Gesetze folgende Verordnungen: Schon 1507 ward verordnet, daß kein schmäleres oder kürzeres Tuch als gewöhnlich ist, bey Strafe der Verfälschung verkauft werden soll. ¹³⁶⁾ 1565 war die Breite des im Lande gefertigten Tuchs auf 2 Ellen, die Länge auf 30 Ellen bestimmt, bey Strafe der Konfiskation, wovon die Hälfte dem König, die Hälfte dem Woywoden gebühren soll. ¹³⁷⁾ Dieses ward in dieser Epoche auch auf die fremden Kaufleute, die zur See oder zu Lande Tücher einführen, ausgedehnt, und erklärt, sie sollen es bey Konfiszirung der Waare, die zur Hälfte dem Anzeiger, zur Hälfte dem Fiskus heimfallen soll, nur im Wasser eingessen und durch die Tuchscherer gepresst, und in der durch das Gesetz von 1565 vor-

¹³⁶⁾ Const. 1507. Vol. I. fol. 362. l. de poena pannor vend.

¹³⁷⁾ 1565. Vol. II. fol. 687. tit. Sukna Ziemskie.

geschriebenen Länge und Breite verkaufen.¹³⁸⁾ 1643 ward auch befohlen, daß die Satzungen durch die Kommissäre in Warschau gemacht werden sollen, bey Strafe von 100 Mark gegen die Uibertreter, wo auch die Taxen der Arbeiter, der Handwerker und der Lebensmittel zu geschehen haben.¹³⁹⁾ Dieses Gesetz so wie alle andern in Rücksicht der Satzungen gegebenen wurde 1661 mit der Abänderung erneuert, daß die Kommissäre in Hinkunft keine unmittelbaren Satzungen auf fremde Waaren machen, sondern von jedem Kaufmanne, Juden oder Christen von dem Grodgerichte oder Magistrate den Eid abfordern sollen, daß er, wenn er ein christlicher Inländer ist, nicht mehr als 7, Ausländer nicht mehr als 5, ist er ein Jude nicht mehr als 3 vom Hundert reinen Nutzen bey den Waaren habe,¹⁴⁰⁾ welches auch 1667 von neuem bestättigt, und 1676 auch für Litthauen sanktionirt wurde.¹⁴¹⁾ In die Satzungen fol-

¹³⁸⁾ Const. 1638. Vol. III. fol. 939. tit. Sigilacya
1647. Vol. IV. fol. 104. tit. sigilacya.

¹³⁹⁾ 1643. Vol. IV. fol. 64. tit. pretia rerum.

¹⁴⁰⁾ 1661. Vol. IV. fol. 730. tit. instruktarz §. reassumuiac.

¹⁴¹⁾ 1667 Vol. IV. fol. 949. tit. pretia rerum.
1676. Vol. V. fol. 427. tit. pretia rerum. W.
X. Litewskiego.

len sich die Krontribuale nicht einmengen, sondern es bey den von der vorgeschriebenen Behörde gemachten lassen. ¹⁴²⁾ Dieses sind die letzten in Rücksicht der Satzungen gegebenen Reichstagsgesetze.

Der pohlische Staat fühlte es immer mehr in dieser letzten Epoche, dafs, da in Pohlen wenig Kunstfleiss war, und für Fabrikate das meiste Geld aus dem Lande ging, es nöthig sey, diesem fremden Geldabflusse durch Prachtgesetze Schranken zu setzen, deshalb ward 1655 verordnet, dafs die Kaufleute keine Luxuswaaren einführen sollen, als: reiche Zeuge, goldene Hauben, und andere mit Gold gewirkte oder gestrickte Waaren, reiche türkische oder persische Teppiche, Kleinodien mit Diamanten und Edelsteinen, Perlen, vergoldetes Silberzeug, und überhaupt nichts, wo die Arbeit mehr kostet als die Materie, bey Konfiskationsstrafe, deren Hälfte dem Anzeiger zufallen soll. Erlaubt waren: seidene Zeuge, Holländer Tuch, am höchsten zu 10 fl. pohl. die Elle. Scharlach, Halbscharlach, Halbfranzblaues Tuch. ¹⁴³⁾ Dieses Gesetz ward 1659 und

¹⁴²⁾ 1667. Vol. IV. fol. 993. tit. Trybunal W. X. Lit.

¹⁴³⁾ 1655. Vol. IV. fol. 509. tit. lex sumptuaria.

1683 wieder erneuert. ¹⁴⁴⁾ Dabey blieb es bis auf das Jahr 1764, wo der Konvokationsreichstag diese Prachtgesetze abermahl den Pöhlen ans Herz legte. ¹⁴⁵⁾ 1776 ward befohlen, daß die Unadelichen mit Ausnahme der Magistratspersonen, kein Gold, Silber, Perlen, Juwelen, Spitzen, theure Pelze, als: kostbares Grauwerk und Zobel zu feiner Kleidung verwenden, und Säbel oder Degen nur auf Reisen tragen sollen. Die Adelichen sollen auf die Livreen nur inländisches Tuch und inländische seidene Borten, kein Gold oder Silber und fremde seidene Borten gebrauchen, welches sich auch auf ihre Hausmilitz zu erstrecken hatte. Es wurde den Adelichen vom 1. May 1778 angefangen fremdes Leder, Wagen, Glas und Fayence verbothen, dafür wurde den possessionirten Adelichen erlaubt, Monturen in den Woywodschaften aber nur aus inländischen Tuche zu tragen, worauf eine Strafe für Adeliche von 1000 Mark, für Bürgerliche von 500 Mark, deren Hälfte dem Anzeiger heimfallen sollte, gesetzt war. ¹⁴⁶⁾

144) 1659. Vol. IV. fol. 601. tit. Clo Koronne.

1683. Vol. V. fol. 659. tit. executio legis sumpt.

145) Const. 1764. Vol. VII. fol. 151. tit. Ubespieczenie.

146) Const. 1776. Vol. VIII. fol. 893. tit. objasnienie.

1780 wurden diese Gesetze mit dem Beysatze wieder erneuert, daß niemand männlichen oder weiblichen Geschlechts Spitze, fremde Strickereyen, Galonen, reiche Zeuge tragen, sich keiner fremden Möbeln, oder reicher Livreen (welche nur von Landtuch und mit seidenen oder wollenen Borten besetzt seyn sollen) bedienen soll, keine neuen Juwelen durften eingeführt werden, bey Konfiskationsstrafe. Nur Grosdetour, Atlas, Gaze, Taffent, Kitay, Musseline und Blondspitze waren erlaubt. Auf die Uibertretung dieses Gesetzes war eine Strafe von 2000 Mark, die dem Anzeiger zu Guten kommen sollten, gesetzt. ¹⁴⁷⁾ Ein fruchtloses Gesetz! weil es von den Großen und Mächtigen nur zu leicht durchlöchert wurde, indem blos der Banquier Peter Blank für Luxuswaaren im Durchschnitt fast jährlich 9 Millionen pohl. Gulden ins Ausland remittirt hat, und die pohnischen Adelichen in der Fremde zum Nachtheile ihrer Unterthanen Millionen verzehrten. ¹⁴⁸⁾

¹⁴⁷⁾ Const. 1780. Vol. VIII. fol. 950. tit. Penowienie.

¹⁴⁸⁾ Buschings Magazin 16. Theil. S. 35.

§. 48.

H a n d e l s b i l a n z.

Zum Schlusse dieser Handelsgeschichte muß ich meinen Lesern die Handelsbilanz Pohlens, welche nach der Aus- und Einfuhr aller Produkte berechnet, aus den Zollregistern gezogen ist, und welche uns der sel. Herr Konsistorialrath Büfching geliefert hat, hier mittheilen:

Aus Oesterreich, Preussen, Rußland und der Turkey sind an fremden Waaren in Pohlen 1776

	eingeführt worden.		ausgeführt.	
in die Provinzen	fl.	pohl. gr.	fl.	pohl. gr.
Krakau	um 9,113,671	7½	2,813,328	—
Masovien	- 17,468,062	—	8,311,018	—
Großpohlen	- 10,611,882	½	3,928,960	—
Pohl.Reussen	- 8,148,778	—	5,426,752	—
Ukraine	- 3,298,276	—	1,616,301	20

Einfuhr 48,640.679 fl. pohl. 7½ gr.

Ausfuhr 22,096,360 fl. pohl. 9 gr.

Die Einfuhr übersteigt die Ausfuhr um
26,544,308 fl. 28 ½ gr.

1777 find aus Oesterreich, Preussen, Rußland,
der Turkey:

	eingeführt worden.		ausgeführt.	
in die Provinzen	fl.	pohl. gr.	fl.	pohl. gr.
Krakau	um	8,894,620	—	3,005,634
Masovien	-	17,313,563	—	10,631,656
Großpohlen	-	10,833,221	—	7,091,076
Pohl.Reussen	-	7,003,256	—	7,187,356
Ukraine	-	3,443,907	—	1,923,516

Einfuhr	47,488,867 fl.	29,839,233 fl.
Ausfuhr	29,839,238 fl.	

Die Einfuhr übersteigt die Ausfuhr um
17,649,629 fl.

Das Jahr 1777 gibt folgendes Detail:

Preussen hat	eingeführt		ausgeführt.	
in die Provinzen	fl.	pol. gr.	fl.	pohl. gr.
Krakau	um	738,667	—	1,611,212
Masovien	-	13,216,923	—	10,613,232
Großpohlen	-	10,833,221	—	7,056,756
Reussen	-	5530	—	232,658
		24,794,341		19,513,858

Oesterreich hat	eingeführt		ausgeführt.	
in die Provinzen	fl.	pohl. gr.	fl.	pohl. gr.
Krakau	um	8,151,729	—	1,394,422
Masovien	-	4,056,983	—	14626
pohl.Rußland	-	6,902,729	—	6,934,588
Großpohlen	-	—	—	34320
		19,111,438		8,377,956

Russland und die Turkey haben beyde:		eingeführt		ausgeführt.	
in die Provinzen		fl.	pohl. gr.	fl.	pohl. gr.
Krakau	um	4524	—	—	—
Mafovien	-	39657	—	3798	—
Pohl. Reussen	-	95000	—	20110	—
Ukraine	-	3,443,907	—	1,923,516	—
		3,583,088		1,947,424	¹⁴⁹⁾

Aus diesen erhellet, dafs jede der angeführten mit Pohlen handelnden Nationen die Handelsbilanz für sich hatte, welches auch bey dem Mangel des Kunstfleisses in Pohlen gewifs niemand wundern wird. So wurde auch auf dem Reichstage im Jahre 1780 bewiesen, dafs von 1778 bis 1780 in Pohlen für beynahe 100 Millionen fl. pohl. fremde Waaren eingeführt, und kaum für 60 Millionen inländische Waaren dagegen ausgeführt worden sind. ¹⁵⁰⁾

§. 49.

Schlussbetrachtungen über die Handelsgeschichte Poh lens.

Da ich glaube, dafs meine Leser, wenn sie die Darstellung der Natur und Kunstpro-

¹⁴⁹⁾ Büschings Magazin 16. Theil S. 22.

¹⁵⁰⁾ Skrzetuski II, S. 234.

dukte Pohlens nebst den von mir angeführten Ursachen des geringen Kunstfleisses dieser Nation, mit der in dem gegenwärtigen Theile von mir vorgetragenen Handelsgeschichte Pohlens vergleichen, hinlänglich in den Stand gesetzt sind, über die Ursachen des wenigen Handels, der in Pohlen Statt haben konnte, ein gründliches Urtheil zu fällen, so will ich dieser Handelsgeschichte nur noch einige wenige Anmerkungen beyfügen. Wie man aus der im vierten Theile gemachten Beschreibung der Natur- und Kunstprodukte Pohlens sieht, waren die vorzüglichsten, die zum Handel geeignet waren: Wachs, Honig, Flachs, Hanf, Lein, grobe Leinwand, Segeltücher, Seile, Pottasche, Schiffsbauholz, Talg, Rauchwerk, Getreide, Hornvieh, Leder, Salz, und so lange die Bleybergwerke zu Olkusz betrieben wurden, auch Bley u. s. w. Diese Produkte hatten gegen die Waaren, die man dagegen einfuhrte, und die der nach und nach überhand nehmende Luxus forderte, einen zu geringen Werth, als daß der Vortheil des Handels auf der Seite der Pohlen hätte seyn können, und wenn vom Getreide und Schlachtvieh beträchtliche Versendungen ins Ausland gemacht werden konnten, so war dieses, da doch nur ein Siebentheil von Pohlen bebaut ist, mit Ausnahme der sehr fruchtbaren Ukraine, Volhy-

nien und Podolien blos möglich, weil die größte Zahl der Unterthanen, die leibeigenen Bauern, sich kümmerlich vom Haberbrote nähren, und kaum dreymahl im Jahre Fleisch essen; dann weil die Leibeigenschaft ihrer Natur nach schon die Menschenzahl klein erhält. Aber auch dieser Absatz wäre ohne den letzten kriegerischen Zeiten nicht so groß gewesen, weil Pohlen im Getreidehandel eine wichtige Konkurrenz an den Nordamerikanern hat, die z. B. den Holländern und andern Nationen ihr Korn zu geringeren Preisen als die Pohlen verkaufen. Die Ursachen, warum so wenig Kapitalien auf die Veredlung der Produkte verwendet wurden, habe ich in dem vierten Theile, wo ich von den Manufakturen handelte, bereits angeführt. Als die königl. Städte das magdeburgische Recht erhielten, zogen freylich fleissige Fremde ins Land, nahmen in diesen Städten das Bürgerrecht, und suchten so viel ihnen möglich war, Fleiss, Betriebsamkeit und nützliche Gewerbe zu verbreiten: allein sie mußten nach und nach den immer mehr sich vergrößernden Rechten des Adels unterliegen, und ihre Nachfolger hatten eine sehr traurige, sehr beschränkte Existenz. Ich muß hier Danzig ausnehmen, weil diese aus Handels- und Gewerbsleuten bestehende Stadt eigentlich

2 in Pohlen einen Staat im Staate machte, und weil Danzig, nachdem durch die schlechten Vertheidigungsanstalten dieses Staats die Besitzungen Pohlens am schwarzen Meere (wozu vorzüglich das heutige Odeffa gehörte) verlohren gingen, lange beynahe der einzige und immer der wichtigste Hafen war, durch welchen die Pohlen ihre Produkte zur See versenden, und fremde Waaren von dorthier beziehen konnten. Der ganze übrige Handelsstand Pohlens befand sich sehr übel, oder vielmehr es waren nach Unterdrückung der k. Städte wenig Leute in Pohlen vorhanden, welche eigentlich den wahren Handel treiben konnten. Die Juden hatten, wie ich im zweyten Theile gezeigrt habe, eine sehr prekäre Existenz. Man liess sie selten zu grossen Reichthümern, die sie in den Stand gesetzt hätten, einen wichtigen Grosshandel zu treiben, gelangen, und doch ist man diesen mit einem kleineren Gewinne sich begnügenden, um seine Nahrung besorgten Volke, das Bischen Handel schuldig, das noch in Pohlen möglich war. Der Bauernstand war in der drückendsten Armuth, von diesem konnten die Handelsleute nichts gewinnen. Vom Adel konnten sie eben so wenig verdienen, weil die reichsten und mächtigsten, also diejenigen, welche bey ihnen das Meiste hätten kaufen können, für das nach

Danzig gefendete Getreide, Holz u. f. w. ihre fremden Weine, Spezerey und andere Luxuswaaren, und zwar zollfrey von Danzig bezogen. Wie konnten die Kaufleute im Lande mit Vortheile handeln, wenn sie dasjenige verzollen mußten, was die angesehenste Klasse der Staatsbürger zollfrey bezog, und also das, was ihnen überflüssig war, in weit geringeren Preisen andern überlassen konnten. Kaufen die Handelsleute Schiffbauholz, Getreide und andere Produkte auf, um sie auf der Weichsel zu verschiffen, so mußten sie diese Waaren bey öffentlichen und Privatmännern verzollen, die der Adel zollfrey nach Danzig führte. Wie war es also möglich, daß sie bey so vielen Nachtheilen, die sie in der Konkurrenz mit dem Adel hatten, bestehen konnten. Kreditirten die Kaufleute den Adelichen, so waren der üblen Justizverfassung und besonders des schwierigen Exekuzionszuges wegen, der Eintreibung dieser Forderungen nur zu oft unüberwindliche Hindernisse in den Weg gelegt. Pohlen blieb bis auf die Zeiten Peters des Großen, dessen allumfassendes Genie dem russischen Staate Häfen an der Ostsee und dem schwarzen Meere errang, in dem Besitze eines vortheilhaften Zwischenhandels mit sehr vielen fremden den Russen unentbehrlichen Waaren, die die Pohlen in Bres-

lau, Leipzig und Danzig kauften, und sie den Russen mit gutem Gewinne wieder verkauften, allein da der Handelsstand immer mehr und mehr herabsank, da der schlechten Justitzverfassung wegen der Privatkredit, den sie um große Ankäufe zu machen, benutzen mußten, immer schwerer wurde, die Merkantil-Interessen immer höher stiegen, da die Kaufleute bis auf das Jahr 1775, wo endlich erklärt wurde, daß der Verlust des Adels nicht mit der Treibung des Handels verbunden sey, gar nicht einmahl einen Adlichen vermöglichen Kompagnon in ihre Handlung bekommen konnten, so nahm auch dieser ab; die Russen reisten selbst durch Pohlen um diese Waaren, und dieser vorher vortheilhafte Zwischenhandel wurde blos in einen Transithandel verwandelt, bey welchem Pohlen nur einige nicht beträchtliche Transitzölle, und eine Nahrung für die längst den Durchfuhrstrassen befindlichen Wirthe, Fuhrleute und Bauern gewann. Die Niederlagen, die die Pohlen in ihren von mir angegebenen Städten errichteten, und welche die Schlesier, Sachsen und Brandenburger hinderten, ihre Waaren den Russen selbst zuzuführen, hielten diesen gefährlichen Schlag einige Zeit auf, bis ihn Peter der Grosse vollführte. Staunen muß man, wenn man sieht, daß bey Feindseligkeiten mit fremden Mäch-

ten, z. B. mit Schlesien, Ungarn unter Sigmund I. der Handel in diese Länder bey Lebensstrafe verbothen war, unsere dermahlige viel menschlichere Politik kennt keine solchen drakonischen Gesetze. Der anfangs gute Absatz der pohnischen Mineralien nahm durch die schlechte Behandlung des Bergbaues, wodurch die Hauptgruben unbrauchbar gemacht, die anderen gar nicht betrieben wurden, ein Ende. Auf den Salzhandel, der doch wegen der so grossen Ergiebigkeit der Wieliczker und Bochnier Steinsalzwerke, und der Sudsalzquellen in Rothreussen, so einträglich hätte seyn können, ward so wenig gesehen, dass nicht nur über Danzig auf der Ostsee kein pohnisches Salz verschifft, sondern noch dazu zum grössten Nachtheile des königlichen Schatzes das ganze königliche und pohnische Preussen mit fremden Seesalze versehen wurde. Die wenigen von mir im vierten Theile geschilderten Fabriken und Manufakturen reichten nicht zum Drittheile zum innern Gebrauche zu, geschweige, dass sie hätten im Auslande abgesetzt werden können; man sorgte nicht einmal dafür, dass das Land selbst damit ganz versehen hätte werden können, und das schöne Beyspiel, welches König Stanislaus August durch Anlegung mehrerer nützlicher Fabriken und Manufakturen auf seinen Ta-

felgütern gab, blieb so, wie die lobenswürdigen dießsfälligen Bemühungen des Fürsten Czartoryski, Sanguszko, der Grafen Zamoyski, Tyfenhans, Vinzenz, Felix und Prot. Potocki, des Markgrafen Myszkowski und noch einiger anderer ohne Nachahmung. An das Verbot der Ausfuhr der rohen Wolle, des Hanfes, Flachses und anderer ähnlichen Grundstoffe, welches Verboth nothwendig die Manufakturen entstehen, die bereits bestehenden in größeren Betrieb hätte bringen müssen, dachte Niemand. Bey diesen Umständen also wird es sehr leicht begreiflich, daß die im §. 48. von mir angeführte Handelsbilanz, obgleich man unter Stanislaus Augusts Regierung sich sehr bemühte, den Handel emporzubringen, wider Pohlen seyn mußte.

§. 50.

Handelsgesetze und Verfassung Galiziens.

Die österreichische Regierung hat sich seit der 1772 und 1795 erfolgten Besitznehmung Ost- und Westgaliziens aus allen Kräften bemühet, den Handel und die Gewerbe, jene so wesentlichen Quellen des Nationalwohlstandes empor zu bringen. Den 1. September 1772 ergieng eine Verordnung, daß das Gewicht und Mafs im ganzen Lande

dem Leimberger gleich seyn soll. Für Westgalizien ergieng in Rücksicht der Massen und Gewichte ein Gesetz vom 15. Jänner 1801. Durch Gesetze vom 4. Februar und 19. September 1773 wurde der Bergbau sowohl auf eigenen als fremden Gründen gestattet, in welchem letzteren Falle der Grundherr, wenn er das Holz dazu liefert $\frac{4}{21}$, wenn er es nicht liefert $\frac{2}{21}$ Theile der Ausbeute erhält. Für Westgalizien wurde 1778 unterm 12. April verordnet, daß die Bergbelehrung beym Wieliczker Berggerichte angebracht werden soll. Die in Lemberg im Februar abgehalten werdenden sogenannten Kontrakten, an welchen die Adelichen Galiziens jährlich zusammen kommen, und ihre Darlehens, Güterkaufs und Pachtkontrakte untereinander abschließen, wurden für das Jahr 1773, so wie für alle nachfolgenden Jahre bestätigt, welches auch mit den westgalizischen Kontrakten, die alle Jahre am Johann des Täufers Feste, und die nachfolgenden acht Tage gehalten werden, statt hatten. Den 1. Oktober 1774 wurde allen fremden und inländischen Handwerkern, Fabrikanten, Handelsleuten und Künstlern der römisch und griechisch katholischen Religion, die sich in Galizien niederlassen wurden, das unentgeldliche Bürger- und Meisterrecht bewilligt; für die protestantischen Handelsleute u. s. w. wurden

die Städte Lemberg, Jaroslau, Zamosc, Zalesczyk und Brody bestimmt. Durch Gesetz von 21. März 1775 und 21. Oktober 1796 wurde in Ost- und Westgalizien das Postwesen regulirt. Unterm 14. Jänner 1775 und 24. April 1796 ergieng für Ost- und Westgalizien das Münzpatent, durch welches die österreichische Konventionsmünze in Galizien eingeführt, ein Münzprobieramt daselbst errichtet (in Westgalizien unterm 18. May 1797) und alle ins Münzwesen einschlagende Verfügungen bekannt gemacht wurden. Den 29. December 1781 und 8. November 1782 wurde das bisher in den Erblanden bestandene Eisenmonopol aufgehoben, und dadurch auch den Galiziern ein einträglicher Handelszweig verschafft. Den 2. April 1782 wurde eine ärarische Bley- Kupfer- und Zinn-Niederlage bey dem Landmünzprobierer-Amt in Lemberg errichtet; eine ähnliche wurde auch hernach in Krakau eröffnet. Den 22. July 1775 wurde die Wechselordnung in Ostgalizien publizirt, und ein Wechselgericht erster und zweyter Instanz errichtet. Westgalizien erhielt sein Wechselfatent unterm 10. Oktober 1797. Die Stadt Brody im Zloczowerkreise, welche einen äußerst wichtigen Zwischenhandel von Frankfurt, Leipzig, Danzig nach Volhynien, Podolien, der Ukraine, der Moldau und Wallachey

treibt, und deren sehr thätige und vermögliche christliche und israelitische Handelsleute dem Staate jährlich große Summen an Transitozöllen entrichten, ward auf Ansuchen des dortigen Handelsstandes durch Gesetze vom 21. August 1779, 1. November 1786, und 14. April 1787 zu einer freyen vom Zollkordon ausgeschlossenen Handelsstadt erklärt, erhielt den 4. Oktober 1775 eine eigene Mäklerordnung, und nach Einführung der neuen Gerichtsordnung vom Jahre 1784 einen ordentlich sistemisirten Magistrat, und ein eigenes Wechselgericht bey diesem Magistrate. ¹⁵¹⁾ Brody kam unter Oesterreichs mildem Scepter so sehr empor, daß selbst drey nach und nach entstandene Feuersbrünste den Wohlstand dieser Stadt nicht zu erschüttern vermochten, und sie immer wieder schöner aus ihrer Asche empor stieg. Die den 26. July 1776 bekannt gemachte Juden-

151) Der erste Herr Magistratsrath Gruber, ein Mann von sehr soliden Kenntnissen, zeichnet sich durch seinen Eifer in Beförderung des Handels und Handhabung einer guten Polizey aufs rühmlichste aus. Ich bin ihm dieses Zeugniß schuldig, da ich mich bey meiner öftern Anwesenheit in Brody in Justizgeschäften, davon auf das Beste zu überzeugen Gelegenheit hatte.

ordnung erhielt auch im vierten Abschnitte, so wie das spätere Gesetz vom 12. September 1795 ausführliche Vorschriften über den Handel der Israeliten, und die Abstellung mancher schädlichen Mißbräuche. Das Merkantilinteresse ward den 13. July 1776 auf 8, und durch spätere Gesetze auf 6 von Hundert bestimmt, wobey es auch blieb. Nachdem die Regierung beobachtet hatte, daß viele Kaufleute ihre Handelsbücher nicht ordentlich und so führen, daß sie alle Augenblicke ihren Aktiv und Passivstand vorzulegen im Stande wären, so ward unterm 24. September 1776 in einer eigenen Vorschrift aufs genaueste und deutlichste bestimmt, wie die Handelsbücher in Hinkunft zu führen seyn, und die diessfalls nöthigen Formularien beygelegt. Den 18. Februar 1777, 30. August 1784, und 30. Jänner 1789 ergingen Verordnungen wegen Stempelung der in- und ausländischen Waaren. Den 26. July 1777 erfolgte die Regulirung der Privat-Brücken- und Wegmäuthe; unterm 2. Jänner 1778 erging das Zollpatent für Ostgalizien, dieses ward aber durch das Zollgesetz Joseph II. vom 30. August 1784, in welchem alle ausländischen entbehrlichen Waaren für den Handel verbothen, und nur Privatleuten gegen Pässe erlaubt wurden, aufgehoben. Dieses letztere Zollgesetz wurde unterm 8. Ju-

ny 1796 auch auf Westgalizien ausgedehnt. Den 17. Jänner 1778 und 2. Juny 1786 wurde das Tabackregal in Ost- und Westgalizien eingeführt, und wegen des Handels mit Taback im Großen und Kleinen die zweckmäßigsten Verfügungen gemacht. Den 4. März 1780 erhielt Ostgalizien die Landtafelordnung, eine wohlthätige den Privatkredit ungemein befördernde Anstalt, an welcher es Westgalizien noch bis diese Stunde gebricht. Unterm 31. August 1786 erhielten die Bukkowiner Unterthanen einige nöthige Vorschriften und Begünstigungen im Handel. Diese wohlthätigen Bemühungen krönte der unvergeßliche Joseph II. durch den den $\frac{1}{2}$ November 1785 mit Rußland auf 12. Jahre eingegangenen Handelsvertrag, in welchem den österreichischen Unterthanen in den russischen, und den russischen in den österreichischen Staaten der freye Handel, die Besitz- und Erbfähigkeit zugestanden; die österreichischen Produkte, besonders die ungarischen Weine eine Herabsetzuag von einem Viertheile des gewöhnlichen Zolles erhielten. Es ist nur zu bedauern, daß dieser für Galiziens Unterthanen so wohlthätige Vertrag, als er 1798 erlosch, nicht wieder verlängert worden ist. Die Erneuerung dieses Handelsvertrags, nach der so viele thätige Handelsleute seufzen, so wie

die Errichtung einer Kommerciensstelle in Galizien, welche die Aufnahme und Regulirung des Handels, der Fabriken und Manufakturen zum einzigen Zwecke hätte, wäre der schönste Beytrag, mit welchem Franz II. väterliche Güte das wahre Wohl Galiziens befördern könnte. ¹⁵²⁾

§. 51.

Geschichte und Darstellung des Strassenwesens in Galizien.

Da es eine bey allen Staatskundigen ausgemachte Wahrheit ist, daß nichts mehr

152) Die den Salzhandel betreffenden Gesetze sind von mir im Laufe dieses Werkes angeführt worden. Allein ich muß leider mit Bedauern bemerken, daß auch die österreichische Regierung es noch nicht dahin gebracht hat, dem so häufig erzeugt werdenden galizischen Salze einen Ausweg auf der Ostsee zu verschaffen, und daß Schweden, welchem doch das galizische Salz so bequem zugeführt werden könnte, sein Salz aus Portugal und dem entfernten Sardinien bezieht. Podolien und die Ukraine bezogen bisher viel galizisches Salz, allein auch da wird das in der Krim erzeugt werdende das galizische ebenfalls bald größtentheils verdrängen. Die große Tabelle, welche die Aus- Ein- und Durchfuhr aller Waaren in Ostgalizien in den Jahren 1785, 1786, 1787 und 1788 enthält, und für jeden Handelsverständigen überaus lehrreich ist, befindet sich im Supplementbände.

zur Beförderung des Handels durch Verringerung der Frachtkosten und Bewirkung vieler Durchfuhrszüge mit Waaren, zu Beschleunigung der Posten, Erleichterung der Gemeinschaft unter den Landeseinwohnern, Anlockung der Fremden zur Durchreise beiträgt, als gute Straßen, so müssen die Bemühungen der Beherrscher Oesterreichs zu Herstellung guter und dauerhafter Landstraßen in Galizien gewiss den ersten Rang unter den vielen Wohlthaten behaupten, durch die sich diese weisen Regenten für Galiziens Emporkommen auszeichneten, und die ihnen auf den ewigen Dank der Nation so gegründete Ansprüche geben.

Die vortrefflichen Landstraßen Galiziens sind wir dem Genie und der rastlosen Thätigkeit des Hrn. Johann Groß schuldig, mit welchem ich meine Leser näher bekannt machen will. Dieser merkwürdige und nicht genug bekannte Mann hatte vom Jahre 1760 bis 1771 die Leitung des Wegmauth- und Straßenwesens im Znaymer- und Iglauer-Kreise über sich, bey der er sich folgendermassen auszeichnete. 1768 gieng bey der Znaymer-Brücke am Taja-Fluss ein Pfeiler zu Grunde, weil die Pfeiler von dem Ingenier, der den Bau geleitet hatte, ohne hinlängliche Grundfeste gebaut worden waren. Hr. Groß, der diesem Fehler zeitig bemerk-

te, trug schon 1762 an, die Pfeiler zu unterfangen, allein es geschah nicht. Der Oberingenieur trug 1768 an, diese Brücke ganz zu kassiren, und eine gewölbte, die nach seinem Antrage 82,000 fl. kosten würde, (wozu der Wegfond 70,000 fl., die Stände 10,000 fl. beytragen sollten,) zu erbauen. Groß wurde von dem mährischen Strassenbau-Direktor Hrn. v. Moser befragt, ob die neue Brücke nicht erspart, und die bestehende nicht auf eine dauerhafte Art hergestellt werden könne? er bejahete es mit dem Beysatze, daß die Ufer ohnehin zu niedrig wären, eine gewölbte Brücke nach dem Antrag des Oberingenieurs zu bauen. Als sein Antrag angenommen wurde, stellte er die Brücke mit dem geringen Kostenaufwande von 5000 fl. so her, daß sie jetzt noch unerschüttert steht, und ersparte dadurch dem Wegfonde und den Ständen 77000 fl. In eben diesem 1768 Jahre machte er den Antrag, in Mähren neben den Chaussees Nebenwege zu errichten, bey welchen, als sie errichtet wurden, der Wegfond an Konservazionskosten der Hauptstrassen mehr ersparte, als die Errichtung derselben kostete. Bey der 11. Meilen langen Strecke, die er über sich hatte, wurden jährlich 4000 fl., im ganzen Lande 10,000 fl. an Konservazionskosten erspart. Da er dadurch den höchsten Stellen rühmlichst be-

kannt wurde, so wurde er 1771 nach Wien berufen, wo er ein Straffenbausystem entwarf, welches für alle Erblände zur Richtschnur gegeben, und bis zur Einführung der Straffenpachtung beybehalten wurde. Da stellte er nach seinem System eine Straffenstrecke von 1000 Klaftern zwischen Gunderstorf und Jetzelsdorf um 5000 fl. her; wo ein Jahr vorher im Jahre 1770 in der nämlichen Gegend eine gleiche Straffenstrecke von 1000 Klaftern um 22,000 fl. gebaut worden war. Als im Jahre 1771 Herr von Geissler Nied. Oesterreichischer Straffenbau-Direktor ward, so wurde Gross zum Kontrolor ernannt. Er setzte sogleich die Präliminaranträge der Nied. Oestr. Straffenbaukommissäre zu Wiederherstellung der Nied. Oestr. Straffen, die sich über 1,500,000 fl. beliefen, bey der Rektifikation um eine Million herab, die Straffen wurden in drey Jahren hergestellt, und bey der Ausführung noch vieles erspart. Bey dieser Gelegenheit brachte er dem Staate das Opfer einer beträchtlichen Meyerey, die er in Znaym hatte, der er als in Wien angestellt, nicht vorstehen konnte, und die er mit Verlust veräußerte. ¹⁵³⁾

153) Diese und die folgenden Nachrichten sind aus Aktenstücken, die mir dieser würdige patriotische Staatsbeamte selbst mitgetheilt hat, ge-

Die Elbbrücke bey Leutmeritz war 1757 von den Preussen verbrannt worden. Die Praeger Landesstelle berichtete 1772, daß die Kosten der Wiederherstellung derselben von Bauverständigen auf 300,000 fl. oder wenigstens auf 248,000 fl. berechnet worden seyen, Hr. Gross übernahm nebst seinen anderen wichtigen Geschäften auch die Wiederherstellung dieser 220 Klafter langen Brücke, die 1771 und 1772 um 48.000 fl. solid, so wie sie jetzt noch steht, hergestellt, und folglich eine Ersparung von 200,000 fl. gemacht wurde. 1773 bereisete er die innerösterreichischen Strassen.

Als im Jahre 1772 die unvergeßliche Kaiserinn Maria Theresia von den Königreichen Galizien und Lodomerien Besitz nahm, wurde der so einsichtsvolle als thätige Graf Eugen Wrbna ¹⁵⁴⁾ zum Kanzler

zogen. Er nahm mich, als ich meine Studien vollendet hatte, im Januar 1781 nach dem Tode des besten Vaters, dessen inniger Freund er war, nach Galizien, und sorgte für meine erste Anstellung; er empfangt hiemit von mir meinen gränzenlosen Dank.

154) Dieser war der Vater unsers dermahligen würdigsten Obersten Kämmerers, des Grafen

dieser Königreiche ernannt. Dieser würdige Minister machte den Vorschlag, damit Galizien empor kommen könne, müsse man durch die ersten zehn Jahre aus dem Lande nichts ziehen, sondern die eingehenden ungefähr 4 Millionen fl. betragenden reinen Einkünfte ganz zum Besten des Landes verwenden. Als Kaiser Joseph II. 1773 als Oesterreichs Hadrian Galizien bereisete, sagten ihm unerfahrene, daß die Einkünfte des Landes zum Straßenbau allein nicht zureichen würden. Hr. Groß wurde vom gal. Kanzler befragt, wie viel zu Herstellung guter Straßen und dauerhafter Brücken nöthig sey, worauf er das Land bereisete, und seine Uiberschläge überreichte. Um ihn auf die Probe zu stellen, wurde ihm aufgetragen, daß er zwischen Lemberg und Janow vier sumpfige Gegenden herstellen soll, wo man glaubte, es würden Piloten nöthig seyn, und der Bau der Kurrentklasten wenigstens 40 fl. kosten; allein er stellte sie ohne Piloten, ohne Faschinen und Grundlagen von Stein mit einem

Eugen Wrbna Exzellenz, den Wien als den zärtlichsten Vater und Freund im Unglücke, die Gelehrten als den eifrigsten Beschützer und Beförderer der Wissenschaften verehren, und der Monarch als den thätigsten ihm mit ganzer Seele ergebenen Minister schätzt.

Aufwande von 2 fl. pr. Klafter so dauerhaft her, dass sie noch jetzt nach 34 Jahren allen Frachtwägen Trotz bietet. Im Jahre 1775 wurde Hr. Groß als Straßenbaudirektor Galiziens ernannt, mit einem Gehalt von 1500 fl., und 5 fl. Diäten, die dann in einen wirklich kleinen Pauschbetrag von jährlichen 800 fl. verwandelt wurden. Er musste die Strasse über Dukla, Wyrowa nach Lemberg, dann jene von Lemberg, Stry, Werecko bis Munkacz in Bau nehmen, worauf man jährlich 100,000 fl. verwenden wollte. Obgleich wegen der geringen Besoldung des Personals der Wegdirektor keine kündigen Leute bekam, obgleich die Gebirgsgegend, durch welche die Strasse ging, fürchterlich war, so fing er doch 1775 muthig an, und zeigte die Möglichkeit der Ausführung seiner gut entworfenen Plane. 1776 erhielt er den Auftrag, die 54 Meilen betragende schlesische Strasse von Bielitz bis Lemberg in Bau zu nehmen, und Uiberschläge zu verfassen, anstatt dessen aber die Werecker Strasse liegen zu lassen. Obgleich die Auswahl der Lokalität, und die Ausfindigmachung des Materials grosse Zeit erforderte, und er auch die geforderten zwey Offiziere vom Generalstabe nicht erhalten hatte, so legte er doch schon im August 1776 seine Uiberschläge vor, und setzte 1777 den Bau

mit größtem Eifer fort. 1777 ward auch der Bau der Przemisler Brücke über den Saan Fluß angefangen, 1778 fortgesetzt (obgleich in diesem und dem folgenden Jahre wegen dem Kriege mit Preußen der Straßenbau eingestellt war) und 1779 vollendet. Diese Brücke von Sprengwerk hat 84. Klaf-ter in Lichten, und drey Pfeiler von Qua-dersteinen im Flusse, deren einer im Senk-schiff, und zwey auf Piloten und Rost her-gestellt wurden, die Erbauungskosten betru-gen die geringe Summe von 40,500 fl. 1779 ward die Fortsetzung des Straßenbaues be-willigt. Im Jahre 1780 kam Joseph der Grosse auf seiner Reise nach Rußland nach Galizien, er befah die Przemisler Brücke, bezeugte dem Erbauer seine volle Zufrie-denheit, erklärte, er müsse nach Wien kom-men, um dort eine ähnliche über die Do-nau zu bauen. Diese meisterhaft ausgeführ-te Brücke ward bald berühmt. Katharina die II. verlangte vom Kaiser Joseph II. (Groß hat dieses aus dem Munde des höchst fel. Monarchen selbst) daß er ihr diesen Brücken-bauer, welchem sie jährlich 10,000 Rubeln Gehalt geben wollte, überlassen möchte. Der Kaiser sagte ihr, er könne ihn nicht ent-behren, brauche ihn in Wien, sie möchte nnr geschickte Männer zu ihm schicken, die er unterrichten werde. König Stanislaus

August liefs ihm durch den Kastellan Szydowski die vortheilhaftesten Anträge machen, damit er eine Brücke, wie die zu Przemisl, bey Warschau über die Weichsel baue, die Groß aus Patriotismus nicht annahm. Groß reifete hierauf nach Wien, machte dort Sr. Majestät den Plan zu einer gesprengten Brücke mit einem einzigen Bogen über den Donauarm bey rothen Thurmthore, welche nach dem Uiberschlage bey 11000 fl. gekostet hätte, ¹⁵⁵⁾ er erbat sich, weil einige vermeinte Kunstverständige behaupten wollten, es sey nicht möglich, daß eine auf 24 Klafter in Lichten gesprengte Brücke Lastwagen tragen könne, ¹⁵⁶⁾ eine eigene Kommission von Kunstverständigen zur Prüfung dieses Planes, doch der gerade damahls erfolgte Tod der unvergeßlichen Kaiserinn Maria Theresia, der den Monarchen plötzlich

155) Ich hatte damahls den Plan dieser Brücke nach dem Entwurfe des Hrn. Direktors Groß selbst zweymahl kopirt, er hatte den größten Beyfall des würdigen Hrn. Professor Fischer, der mein Lehrer in der Architekturzeichnung an der Wiener Akademie der Künste war.

156) Diese widerlegte Groß am besten durch die bey Tarnow über den Biala Fluß erbaute Brücke, die 30. Klafter in Lichten hat, bereits 24 Jahre standhaft stehet, und nur 8400 fl. gekostet hat.

mit grossen Regierungsgeschäften überhäufte, hinderte die Ausführung desselben, die so wohlthätig für die Residenz, und so wenig kostspielig gewesen wäre. Gross erhielt die Leitung des Chausséebaus aller Erblande, die ihm versprochen war, nicht, und obgleich er aus, hernach leider nur zu sehr bestätigten Gründen missrieth, die Konfervation der Strassen zu verpachten, so liess sich der Monarch doch zu dieser unglücklichen Massregel bereden, durch welche während seiner Regierung die Nied. Oesterreichischen Strassen beynahe ganz ruinirt wurden. Der Monarch liess sich Vorschläge über den landartigen und Chausséebau machen, da ihn aber Gross durch die Vorschläge überzeugte, dass der landartige nicht viel weniger als die nach seinem Systeme gebauten Chausséen kosten würde, und man auf den landartigen Strassen nicht zu allen Zeiten mit schwerem Fuhrwerke, Artillerie u. f. w. fortkommen könne, so ward der Chausséebau bewilligt. Hierauf trat Gross im Jänner 1781 die Rückreise nach Galizien an, bey welcher ich ihn begleitete. Unterm 30. April 1781 ward resolvirt, dass von Bilitz bis Bochnia Chaussée, von da bis Lemberg landartig gebaut werden soll, Gross machte dawider Vorstellungen, blieb standhaft beym Chausséebau, welches auch Se. Majestät hernach sehr lobten.

Die Begünstiger des landartigen Baues neckten ihn öfter, Groß reifete auf eigene Kosten einige Mahle nach Wien, und bewirkte es immer beym Monarchen, dass er den Chausseebau fortsetzen liefs. Man hatte die Uiberschläge, die Groß im Jahre 1780 dem Monarchen für den Chausseebau gemacht hatte, für viel zu gering gehalten, und ihm aufgetragen, höhere zu verfallen, er kehrte sich aber daran nicht, baute in drey Jahren schon so viel an Strassen, als er in fünf Jahren zu bauen versprochen hatte, und ersparte gegen die Uiberschläge vom Jahre 1780, die man doch zu gering gehalten hatte, 50,000 fl. nebst zwey Brücken im Tarnower und Reszower Kreise, die nicht im Uiberschlage waren, und die er doch von dem im Uiberschlage berechneten Gelde in zwey Jahren herstellte. Anfangs war beschloffen, 300 Meilen chausseemässig zu bauen, 1785 erklärte aber die Landesstelle, dass 516 Meilen gebaut werden sollen. Im Jänner 1786 ward befohlen, die Chausseen mit Maulbeer- und Alleebäumen zu besetzen, dieses wurde von dem thätigen Herrn Direktor Groß mit solchem Eifer vollzogen, dass schon im Jahre 1787 über 200,000 Stück blos an Maulleebäumen vorhanden waren; eine Einrichtung, die von den erspriesslichsten Folgen gewesen wäre, wenn nicht, ich weifs nicht aus

Welchen Gründen hernach befohlen worden wäre, diese ganze Sache eingehen zu lassen. ¹⁵⁷⁾ Als der Wuchergeist im Jahre 1786 in Pokutien eine künstliche Hungersnoth zu erregen gewußt hatte, zeichnete sich Gros auf das rühmlichste aus, trug, damit der Unterthan Verdienst und Nahrung habe, auf den Bau der Chausséen in dortiger Gegend an, setzte sich mit dem Stanislauer Kreisamte in das beste Einvernehmen, wollte dem Landvolk den Verdienst theils im Gelde, theils im Brode abreichen, und da er nicht unterstützt wurde, und das Getreid, (welches zur Zeit, als er den Antrag machte, noch um 8 fl. pohl. der Koretz zu kaufen gewesen wäre, von Wochenmarkt zu Wochenmarkt bis auf 28 fl. pohnisch stieg,) er auch keine Geldvorschüsse erhielt, so unterlegte er sämtliche Akten Sr. Majestät, wo dann schleunigst der Befehl erging, ihn aus den Kameralspeichern mit Getreide, und auch mit baarem Gelde zu unterstützen, worauf sogleich der Preis des Getreides von 28 auf 14 fl. pohl. fiel, und dadurch der beste Beweis hergestellt wurde, daß kein Getreidemangel da war, sondern nur Kornwucher die Veranlassung dieser Theurung war. So ward also durch die patriotischen Bemühun-

¹⁵⁷⁾ Man sehe meinen vierten Theil, S. 156.

gen dieses Mannes eine beträchtliche Provinz dem Elende entrissen. Groß wurde auch, als der Monarch am Ende July 1786 nach Lemberg kam, für seinen Eifer belobt, ihm auch die Leitung dieser Anstalten zu Hemmung dieser schädlichen Wucherspekulationen übertragen, welcher er auch sich mit solchem Erfolge unterzog, daß in kurzem auch die geringste Beforgnis einer Hungersnoth verschwand; er erhielt auch damals die Bewilligung, seine Arbeiten im ganzen Lande kreisweise einzutheilen. Er traf die Eintheilung in 52 Baustationen, wodurch die Straßen-Robot im ganzen Lande benützt werden konnte, und die Straßen höchstens in 8 Jahren fertig gewesen wären. Er baute bis Ende 1787 in allen Kreisen thätig fort, 1788 wurde der neue Bau wegen eingetretenem Türkenkrieg verboten, und nur die Konsevirung der gebauten Straßen bewilligt. Nach geendetem Kriege setzte er seine Arbeiten, aber nicht in so großer Ausdehnung, weil sie nicht bewilligt wurde, fort.

Vorschlag des Strassenzuges für Westgalizien, Plan zum Strassenfonde, Entdeckung der Vereinigung des Dniesters mit dem Saanflusse.

Nach Besitznahme Westgaliziens unterlegte er den 29. August 1796 der Einrichtungs-Hofkommission auf Befehl folgenden Vorichlag: 1. eine Strasse soll von Krakau über Slomnik, Pinczew, Josephow, (wo entweder eine Schiff- oder am besten eine gesprengte Brücke über den allda 160 Klaf-ter breiten Weichselfluss anzubringen wäre) Lublin, Raczyn, Biala, bis an die russische Gränze bey Terespol gehen. Diese Strecke kann wegen den überall nahen Baumaterialien am wohlfeilsten Chaufseemäfsig hergestellt werden. Die 2. Strasse soll gehen 4 Meilen von Krakau über Wadislow, Jendrichow, Chencin, Kielce, Borzencin, Radem, Warkoczyn und Minsk, bis an die Gränze bey Warschau. Von Kielce soll eine Kommuni-kation nach Konskie gehen. Diese Hauptstrasse zieht sich von Chencin bis an die Gränze meistens durch Kameralgüter, wo dem vielen Holze ein grosser Abfatz verschafft, und auch Ansiedlungen angebracht

werden könnten (hier ist auch eine Kommunikation nach Pulaw anzubringen.) Die 3. StraÙe von Terespol über Siedlce nach Minsk, mit einer Verbindung der Stadt Lukow, die 4 Meilen beträgt. Die 4. StraÙe von Lublin bis an die Gränze bey Zamosc gegen Lemberg. Die 5. StraÙe von der ostgalizischen Gränze bey Uchanie über Chelm würde die beträchtlichste Salzausfuhrstrasse werden. Dann zeigte er noch sieben Kommerzialstrassen aus Ungarn bis an die Weichsel an, die alle auf der grossen Karte Ostgaliziens, die zu diesem Werke geliefert wird, verzeichnet sind. Die Kosten nahm Hr. Direktor Gros im Durchschnitt die Kurrentklafter mit Ausschluss der Befoldungen auf 2 fl. rhein. an. Nach diesem Verhältnisse nimmt er auf 1 Kurrentklafter $5\frac{1}{2}$ Hand- und 2 Zugfrohtäge, dann auf baare Auslagen Brücken, Geländer, Bauzeug, und dergleichen 28 kr. im Antrag, so hat man zu einer Meile nöthig:

22000 Hand	} Frohn-	{ à 8 kr.	- 2933 fl. 20 kr
8000 Zug			
An baaren Anslagen	-	-	- 1866 fl. 40 kr.

so dass eine Meile zusammen auf 8000 fl. — — zu stehen kommt. Es kosten also die 220 Meilen, die zu bauen im Antrag sind, 1,760,000 fl., können in 9 Jahren hergestellt

werden, wenn jeder Kreis in drey Bauplätze eingetheilt wird, und in jedem jährlich 3 Meilen, zusammen 36 Meilen gebaut werden. Die berechneten 270,000 Familien, die Westgalizien enthält, müssen 5 Straßenfrohntage im Jahre arbeiten. Wird jeder Kreis in drey Bauplätze eingetheilt, so können fast alle konkurrirende Ortschaften mitarbeiten, und werden zu jedem Kreise 18,000, zu allen 12 Kreisen 216,000 Familien erfordert, mit welchen der Bedarf ganz gedeckt ist. Bis jetzt ist dieser Vorschlag noch nicht ausgeführt. Im Jahre 1798 erhielt Hr. Direktor Groß den Auftrag, einen Plan zu einer Kommunikations-Brücke von Podgorze nach Krakau zu entwerfen. Die Weichsel ist da 50 Klafter breit; er trug auf eine gesprengte Brücke mit einem steinernen Pfeiler in der Mitte an, so daß jeder Theil 25 Klafter im Lichten gehabt hätte, der Bauüberschlag dieser Brücke belief sich nur auf 15,000 fl. Dieser Plan des großen Brückenbauers wurde, obschon von der Landesstelle unterstützt, durch Resolution vom 20. August 1799, als ob er unausführbar wäre, verworfen, und dann eine hölzerne Brücke mit 3 Jochen, die ganz unbedeckt ist, mit einem Aufwande von beyläufig 55,000 fl. erbaut.

Obgleich in Ostgalizien der Konstruktionsbau wegen den Kriegen, und anderen

ihm gemachten Hindernissen durch 13 Jahre eingestellt war, und er vom Hrn. Direktor Grofs nur durch 9 Jahre thätig betrieben werden konnte, so hat er doch bis jetzt selbst 250 Meilen Chausséemässig gebaut, bey denen die Kurrentklasten nach einem 27jährigen Durchschnitt nur auf 2 fl. 11 kr., also zusammen auf 2 Millionen Gulden für alle 250 Meilen zu stehen kam. ¹⁵⁸⁾ Die Konfervation kam auf 18 kr. die Kurrentklasten. Der Direktor Grofs übergab den 10. Februar 1805 einen vortrefflich ausgedachten Vorschlag eines Fonds zu Erbauung und Unterhalt der Strassen, welcher von mir in den Beylagen zu diesem Theile geliefert worden ist. Nach den Konfcriptions Tabellen befinden sich in Ostgalizien 666,000 unterthänige Familien, wovon $\frac{2}{3}$ Theile als 2 und 4 spännige angenommen werden können, in Westgalizien 90214 bespannte, 149896 Handfrohnere. Diese haben 900,000 Stücke Zugvieh, wovon die bespannten Unterthanen über 700,000 Stücke besitzen, die übrigen Einwohner, die mit Zugvieh versehen sind, und der Wegmauth unterliegen, haben 200,000 Stücke. Wenn nun der bespannte Unterthan statt den erhöhten Wegmauthen

158) In den übrigen Erbländern hat die Kurrentklasten des neuen Baues über 10 fl. gekostet.

(von welchen unten die Rede feyn wird) jährlich nur einen Tag mehr arbeitet, so betragen seine 5 Straßenfrohtage zu 36 kr. gerechnet, jährlich 3 fl., mit welcher er die Naturalfrohe reluiren, und sich von den lästigen Wegmauthen befreyen kann. Will er bey der Straffe gegen baare Bezahlung arbeiten, so kann er sich diese 3 fl. leicht in 3 Tagen verdienen. Für die zweyte Klasse, das ist die übrigen Einwohner, die keine Frohe haben, und 200,000 Stücke Zugvieh besitzen, für welche die Mauth noch lästiger ist, hat er pr. Familie ebenfalls einen ähnlichen Betrag pr. 3 fl. rhein. jährlich angetragen. Dieses macht also jährlich von beyden Klassen eine Summe von 1,350,000 fl. hiezu die Naturalfußfröhner jährlich zu 4 Tage, den Tag zu 10 kr. berechnet, betraget eine Summe von - - - - - 390,000 fl.

An den Gränzen eine Gränz-Wegmauth pr. Stück und Meile zu $\frac{1}{2}$ kr., die in beyden Ländern käme auf - - - - - 300,000 fl.

Das Kameral Aerarium hätte zur Konfervation der 60 Meilen Salinen Straßen - - - - - 90,000 fl.

beyzutragen, welches zusammen eine Summe von - - - - - 2130,000 fl.

jährlichen Fonds zum Straßenbau

ausmacht. Auf unvorgesehene Fälle schlägt er ab - - - 430,000 fl. so verbleibt zur Fonds Summe jährlich - - - - - 1,700,000 fl. übrig, mit welchen die noch in beyden Ländern zu erbauenden 450 Meilen, dann die Konfervation der schon bestehenden 250 Meilen dergestalt bestritten werden kann, daß die neuen binnen 10 Jahren hergestellt, die alten konfervirt, und hernach dennoch noch eine Summe von 3,587,366 fl. übrig bleibt. Wenn man auf diese Art noch 15 Jahre fortfährt, so wird man nach Abschlag der Konfervationskosten von 700 Meilen, die jährlich 1,120,000 fl. fordern, noch ein Kapital von 22,164,804 fl. in Ersparung bringen, dessen Interessen zu 5 Prozenten gerechnet, die Konfervationskosten auf immer decken, und einen beständigen Wegfond ausmachen würden. Die Straßenfrohn-Relutions-Gelder à 3 fl. pr. Familie könnten zu andern Landesnothdurften verwendet, oder ganz nachgelassen werden.

Im September 1797 entdeckte der Direktor Grofs auf einer Amtsreise die Vereinigung des Dniesters mit dem Saanfluß, die durch den Bach Wisznia, der zwischen Dunkowice und Jaroslaw in den Saan fällt, erzielt wird. Der Wiszniabach entspringt in der Gegend zwischen Rudki und Koniuszki

nächst dem Dniesterflusse; wenn der Dniester so anschwillt, daß er seine Ufer übersteigt, so empfängt der Wiszniabach das austretende Wasser. Der Grundherr von Rudki will in dieser Gegend in dem Dniesterfluß eine Mühlwehre erbauen, um den Wiszniabach zu verstärken. Dadurch wird die Vereinigung des baltischen Meeres mit dem schwarzen Meere erzielt, da der Wiszniabach in den Saan, der Saanfluß in die Weichsel fällt. Hr. Grosz erstattete hierüber dem Gubernio seinen Amtsbericht.

§. 53.

Anzahl und Kosten der auf den bestehenden 250 Meilen Chaussee erhaltenen Brücken.

Die auf den bereits vollendeten 250 Meilen Chaussee bestehenden, theils gemauerten, theils hölzernen Brücken und Kanäle belaufen sich über 3000. Ich will nur die größeren in chronologischer Ordnung nebst den Kosten derselben hersetzen:

1775 bey Dukla über den Jasielka-	
fluß eine gesprengte Brücke, 20	
Klafter in Lichten, kostete	- 3000 fl.
1776 in Iskszinie bey Krosno im	
Jasloer Kreise über den Wisloka-	
Fürtrag	3000 fl.

	Uibertrag	3000 fl.
fluß, 20 Klafter in Lichten, kam		
auf - - - - -		3000 fl.
von 1777 bis 1779 in Przemisl über		
den Saanfluß eine gesprengte Brü-		
cke von 84 Klafter in Lichten, bey		
welcher drey Pfeiler in den Fluß		
gebaut, davon einer im Senkschiff,		
zwey auf Piloten und Rost gebaut		
sind, kostete - - - - -		40500 fl.
Dieser Fluß wächst bey seiner An-		
schwellung öfters drey Klafter über		
das gewöhnliche kleine Wasser an.		
1780 bey Kaleßla, eine halbe Meile		
auffer Przemisl über den Wiar		
Fluß, 20 Klafter in Lichten -		3000 fl.
1782 bey Tarnow über den Biala-		
fluß, 30 Klafter in Lichten, ohne		
Mittelpfeiler, kostete - - -		8400 fl.
1783 bey Reszow über den Wislo-		
kassfluß, 20 Klafter in Lichten, ko-		
stete - - - - -		3100 fl.
1784 bey Trochinii eine Meile von		
Myslenice gegen Bochnia, zu 37		
Klafter in Lichten mit einem stei-		
nernen Mittelpfeiler - - -		3500 fl.
1789 die Bogschoger Brücke in der		
Bukkowina zwischen Czernowitz		
und Suczawa 18 Klafter -		2400 fl.
	Fürtrag	66900 fl.

Uibertrag 66900 fl.

1789 in Suczawa über den Fluß
gleiches Namens, 60 Klafter lang,
mit 2 Pfeilern in dem Strome, ko-
stete - - - - - 14000 fl.

Es sind also von diesem würdigen
Manne für - - - - - 80900 fl.
neun Brücken um einen Preis gebaut wor-
den, um welchen man noch nie eine einzige
von einer solchen Länge gebaut hat.

Es sind auch noch zwey Schiffbrücken
errichtet, eine bey Zaleszczyk über den
Dniester Fluß, 104 Klafter in der Länge,
die zweyte in der Bukkowina nächst Czer-
nowitz über den Pruthfluß, 70 Klafter in
der Länge. Der übrigen von 2 bis 30 Klaf-
ter erbauten Brücken und Kanäle sind, wie
oben gesagt, über 3000.

§. 54.

Strassenbausystem des Hrn. Direktors Grosz.

I. Die Gräben.

Ich will nun das Strassenbausystem des
Hrn. Grosz hauptsächlich in demjenigen, in
welchem es sich von andern auszeichnet, sum-
marisch vortragen. ¹⁵⁹⁾

159) Das hier angeführte ist aus dem Plane, den
Hr. Direktor Grosz für das Königreich Ungarn

Die Theile des Straßenbaues bestehen in Folgendem:

1) Die neben den Straßen erforderlichen Gräben.

2) Die Planirung.

3) Die Brücken, Kanäle und Schläuche durch oberflächlich gepflasterte Rinnfäle.

4) Die Steinlagen, wo man sie näher und wohlfeiler, als den Schotter haben kann.

5) Die Beschotterung.

6) Die Barrieren oder Geländer auf den hohen Dämmen.

7) Die erforderliche Breite der Straßen.

Die drey Haupteigenschaften der Straßen müssen seyn, daß sie solid, bequem und wohlfeil sind. So widersprechend dieses manchem scheinen mag, so wird doch gleich gezeigt werden, daß diese Eigenschaften in des Herrn Grofs Systeme sich vereinigen.

Das Terrain, auf welchen die Straßen gebaut werden, bestehet in folgenden Ab-

entworfen, und Se. Majestät übergeben hat, ausgezogen. Das Publikum darf aber hoffen, daß dieser ehrwürdige 75 jährige Greis das Resultat seiner grossen Kenntnisse und langen Erfahrungen in diesem Fache selbst im Druck bald mittheilen werde.

Wechslungen: *a)* durch bewohnte Orte, *b)* über fruchtbare und unfruchtbare Gründe, *c)* Ebenen, *d)* Sümpfe und Moräste, *e)* Thäler, *f)* Berge, *g)* Wälder, *h)* kann man auch öfter den Teichdämmen nicht ausweichen.

Die Hauptgrundsätze eines jeden obigen Theiles des Straßenbaues werden mit folgendem aufgeführt: 160)

I. Die Gräben. Es ist ein Irrwahn, daß jede Chaussee Gräben haben müsse; sie sind nur nothwendig wenn die Straße zwischen einem Terrain geführt wird, welches von beyden Seiten sich in die Höhe zieht, wodurch das Regenwasser gegen die Straße laufen muß, in diesem Falle müssen von beyden Seiten Gräben seyn, die nach Verhältniß des mehr oder weniger zusammenlaufenden Wassers zu bearbeiten sind. Ist das Terrain nur auf einer Seite aufsteigend, auf der andern aber abfallend, so ist auf letzterer der Graben überflüssig. Weil das Wasser seiner Natur nach von den

160) Hier kann von mir nur jenes angeführt werden, welches dazu dienen wird, eine klare Idee von dem Straßenbausysteme des Hrn. Direktors Groß zu geben. Die Ausführungsart mit allen dazu erforderlichen Planen, Profilen und Uiberschlügen wird von ihm in den Instruktionen für die Strassenbeamte dargestellt.

Straßen als Erhöhungen abläuft, und sich in die Nebenterraine ohne Schaden vertheilt. In allen übrigen Fällen sind sie schädlich, weil dadurch ohne Ursache das Wasser in die Gräben eingesperrt wird, wodurch es sich dort häuft, und an den Straßen und Nebengründen oft die größten Verwüstungen anrichtet, besonders wo die Straße Bergab von 5 bis über 12 Zoll Fall läuft. Man muß so viel möglich alle Gelegenheit benutzen, das Wasser von den Straßen abzuleiten, weil es durch unnöthige Gräben Verwüstungen an den Straßen anrichten muß. Kann das Wasser nur von einer Seite weggeleitet werden, so ist es rathfamer, daß man mit mehrerem Vortheile einen Kanal, oder nach Umständen einen gepflasterten Rinnfal anlegt, und das Wasser durch oder über die Straße, mithin auf jene Seite und in die Entfernung zu bringen suchet. Dadurch werden die Straßen solider und bequemer, weil beym Ausweichen keiner wegen den Gräben umwerfen kann, und das Graben schneiden und räumen aufhört, welches die Konstruktion wohlfeiler macht. Durch das Räumen der Gräben machte man die Straßen mit den auf dem Nebenterrain aufgeworfenen Erdreiche zu einem Hohlwege, dieses verhindert die Austrocknung, und ist im Winter wegen des tiefen Schnees da-

rauf nicht fortzukommen, da müssen die Unterthanen mit Auschaufeln viele 1000 Tage versplittern. Bisher mußte besonders in Oesterreich, das Gras mit Geldversplitterung in den Gräben abgeputzt werden, wo doch ein mit Gras bewachfener Graben zum größten Vortheile dient, weil ihn das Wasser nicht so leicht, und eben so wenig die Straßen und das Nebenterrain angreifen kann. Man wirft ein; durch die Gräben erhält man Erdreich zur Planirung: hierauf antwortet man: da, wo das Terrain niedriger ist, und das Wasser von Natur abläuft, ist es, wie schon bewiesen worden, überflüssig, weil die Straßen ohnehin mit Stein und Schottermateriale $1\frac{1}{2}$ Schuh hoch aufgeführt werden, also sie in einer Fläche schon hinreichend erhöht wird; steigt das Terrain über 5 Zoll, so muß ohnehin ein Durch- oder Einschnitt angetragen werden, welches Erdreich zur Planirung verwendet werden kann.

§. 55.

Fortsetzung des Strassensystems. II. Die Planirung.

Die Planirung ist der wesentlichste Theil des Strassenbaues, verdient die höchste Aufmerksamkeit, es sollen dabey keine

Kosten gescheut werden, da sie nur einmahl verwendet werden dürfen, und die Bequemlichkeit darauf am meisten beruhet; ist sie einmahl regelmäßig hergestellt, so fordert sie keine Kosten mehr, und bleibt auf immer so; wenn sie aber nicht regelmäßig gemacht ist, so ist der Nachtheil so leicht nicht zu verbessern, außer man wollte die darauf verwendeten Kosten als verlohren betrachten, und von neuem anfangen.

Sie besteht in einem richtigen Niveau des Steigens und Fallens, in regelmäßigen Wendungen, dann gleicher Höhe der Seitenwände oder Terrassen, nach welchem sodann die erforderliche Konvexität beurtheilt werden kann. Wie man mit der Planirung durch bewohnte Orte, wo in Hinkunft die Pflasterung angerathen wird, und überhaupt vorzugehen habe, wie man sich in ebenen, fruchtbaren und unfruchtbaren Gegenden, so wie in Thälern und Bergen zu benehmen habe, wird in der Instruktion genau zergliedert werden. Dafs man bisher bey aller Geldversplitterung nicht darauf gesehen, beweisen nicht nur die Berge, sondern fogar die Hügel, welche man ohne Vorspann, oder Sperrung der Räder nicht befahren kann. Es wäre zu weitfchichtig, alle dießfalls begangenen Fehler hier zu bemerken, wir wollen nur die Planirung sumpfiger

Gegenden nach des Hrn. Grofs Systeme erklären. Man war in Rückficht dieser Planirung aus übel angewendeten Grundsätzen der Bankunst in einem gewaltigen Irrwahne, es wurden darauf ungeheure Summen unnöthig verwendet, es erfordert es also, dafs diese Gattung der Planirung in möglichster Kürze gezeigt werde. Man hat bisher behauptet, dafs man in sumpfigten Gegenden auf Piloten und Rösten, oder auf mit Steinen beschwerten Faschinen bauen, sodann mit Steinen die Vertiefungen ausfüllen müsse, ohne darauf zu denken, dafs in diesen Fällen nur von dem Grunde grosser Palläste und Thürme gelehret und geschrieben wurde, ohne darauf zu denken, dafs von jeher die Teichdämme, die in den Tiefen angelegt sind, nur von Erde aufgeführt wurden, hinter welchen doch das Wasser beständig stehet, und über welche Hauptstrassen geführt wurden, worüber die schwersten Lastwagen gefahren sind, ohne zu überlegen, dafs die Erde schwerer als das Wasser ist, dafs die Erde nur zum Theil bemeistert wird, wenn das Wasser schnell läuft, und selbst in diesem Falle werden gewisse fette Erdtheile gar nicht angegriffen, denn sonst müßten alle Flußbette in eine unendliche Tiefe ausgezogen seyn, und die Ufer alle auf das solideste hergestellt werden. Dafs

den schwereren der schwächere Körper weichen muß, bedarf keines Beweises. Vor dem Anfange eines solchen Baues muß an das Ufer eine Masse Erde, Sand oder Lehm, was man zur Ausführung bey der Hand hat, beygeführt werden; dieses muß auf einmal in den Sumpf hineingeworfen werden, so daß diese Masse 1 bis 2 Schuh die Höhe des Sumpfes übersteiget; durch diese erste Operation muß ganz natürlich das Wasser und der Schlamm vor- und seitwärts weichen. Diese Masse Erde muß gleich fest zusammen gestossen, sodann mit der Anschüttung fortgefahen werden. Man wird sich bald überzeugen, daß durch den Druck des angeschütteten Erdreichs das Wasser und die weichen Theile ganz natürlich weichen, und die Erde sich so fest zusammen setzt, daß es den festesten Körper bildet. (Dieses ist in militärischer Rücksicht außerordentlich vortheilhaft). Beym Anschütten muß das Erdreich allzeit $1\frac{1}{2}$ bis 2 Schuke über die Oberfläche des Sumpfes oder Wassers hervorstehen. Wenn es hernach mit Handrammen bis auf 6 Zoll über den Sumpf zusammengestossen ist, so muß man auf diese wieder Erde nachfüllen und zusammenstossen, das noch nicht Zusammengestossene weicht vor- und seitwärts. Auf dieses muß mit Zusammenstossen der Erde beständig fortge-

fahren werden. Diese Arbeit muß aufs möglichste beschleunigt werden. Sollte das Erdreich weit zuzuführen seyn, so ist es besser, wenn man einen beträchtlichen Vorrath von Erde in die Nähe zuführet, und selbe sodann mit Scheibtruhen oder zweyrädrigen Karren dahin schaffet. Nur ist dabey wiederholt zu merken, daß das Erdreich nicht in das Wasser, sondern allzeit an das Ende des bereits angeschütteten Erdreichs geschüttet werden muß, so drückt die eigene Schwere desselben das Wasser oder den Schlamm vor- und seitwärts, und bildet durch das Zusammenstoßen den festesten Körper. Aus diesem Grunde muß man vor dem Anfange eine beträchtliche Masse zur Ausfüllung an das Ufer des Anfangspunktes führen, damit man selbe so geschwind als möglich hineinschütte, gleich fest zusammenstoße, und hat man einmahl nur etliche Klafter gegen den Sumpf ausgefüllet, so kann man sodann in die Länge und Breite sicher damit fortfahren. Wenn man den Damm einmahl 2 Schuhe über den Sumpf aufgeführt hat, so kann man ihn so hoch als es nöthig ist, erhöhen, denn je höher er erforderlich ist, desto fester muß er durch seine eigene Schwere werden. Auf diese Art hat Hr. Direktor Gross vor 32 Jahren zwischen Lemberg und Janow, (wie ich oben schon erwähn-

te) vier sumpfigte Gegenden hergestellt, von welchen man glaubte, die Kurrentklaster würde 40 fl. kosten; er führte sie die Klaster für 2 fl. aus, und sie bestehen jetzt noch standhaft. Auf eben diese Art hat er 1791 in der ersten Poststation auf der Hauptstrasse von Lemberg nach Wien einen 50 Klaster langen Damm durch den Bartatower Teich nebst einer Brücke gebaut, dieser Teich war mit Fischen besetzt, hatte 5 Schuh hohes Wasser und einen weichen Boden. Es wurde zu dem Damm nichts als Erde verwendet, und er hernach beschottert. Er steht bis jetzt noch standhaft, und trägt die schwersten Frachtwägen. Auch hier ist also die Solidität mit Bequemlichkeit und Wohlfeilheit vereinigt.

§. 56.

Fortsetzung des Strassenbausystems.

III. Brücken und Kanalbau.

Herr Grofs rath an, bey den so hoch gestiegenen Holzpreisen so viel möglich die hölzernen Brücken zu vermeiden, wenigstens alle Brustwände von Mauerwerk herzustellen, dann die Brücke nicht grösser zu machen, als es nöthig ist. In diesem Punkte werden ausserordentlich viele Fehler begangen.

In Galizien behauptete man anfangs, daß wegen den häufig aus den Karpathen hervorströmenden Gebirgswässern, keine Brücken über die Hauptflüsse gebaut werden können, ja man hatte bey der Uibernahme dieses Landes nirgends eine Brücke, ja nicht einmahl eine sichere Uiberfahrt gefunden. Hr. Gros besiegte dieses Vorurtheil. Die ersten zwey gesprengten und gedeckten Brücken baute er im Jahre 1776 bey Dukla und Iszczyczyn, auf 18 Klafter im Lichten ohne Mittelpfeiler, wo die bey kleinen Wasser vorher bestandene Durchfahrt über 50 Klafter breit, und bey der mindesten Anschwellung gar nicht zu passiren, mithin eine Brücke von 50 Klafter Breite nöthig gewesen wäre. Jede derselben hat 3000 fl. gekostet, sie bestehen seit 32 Jahren standhaft, und können noch 70 Jahre dauern.

Bey Przemisl hat sich der Saanfluß bey Anschwellungen über 200 Klafter verbreitet, und ist bey alle dem noch über den kleinen Wasserspiegel 3 Klafter hoch gestiegen. Hr. Gros regulirte den Fluß so, daß die dort gebaute Brücke nur 86 Klafter in der Länge mit drey im Flusse gemauerten Pfeilern hat, und seit 29 Jahren allen Eißstößen und Uiberschwemmungen Trotz bot. Sie kostete nur 40,500 fl., und wurde in Rußland und Pohlen, wo man noch nie einen solchen Bau

fah, bewundert. Hr. Gross entwarf eine gesprengte Brücke auf 24 Klafter im Lichten, für den Donauarm beym rothen Thurmthore in Wien. Die hiesigen Hydrotechniker behaupteten aber damahls, es sey unmöglich, dafs eine auf 24 Klafter gesprengte Brücke Lastwägen tragen könne; er widerlegte dieses am besten durch die 1782 bey Tarnow über den Bialaflufs auf 28 Klafter im Lichten ohne Mittelpfeiler erbaute gesprengte Brücke, die nicht mehr als 8000 fl. gekostet hat, und standhaft bestehet. Nach dieser Uiberzeugung hatte er 1788 einen Plan auf 40 Klafter im Lichten entworfen, er wurde aber mit dem abgewiesen, sich nicht mit so übertriebenen Sachen abzugeben. Endlich im Jahre 1802 erhielt er Gelegenheit, im Arvenfer Komitate die 1778 als übertrieben verworfene Brücke auf 40 Klafter im Lichten, welche in Baarem nicht mehr als 13,000 fl. gekostet hat, auszuführen. Jetzt da ich dieses schreibe, ist Hr. Gross beschäftigt, eine Sprengbrücke, die 52 Klafter in der Grundlichte hat, und deren obere Lichte 54 Klafter, oder 324 Wiener Fufs beträgt, bey Suczan im Thurotzer Komitate über den Waagflufs zu vollenden. Um meinen Lesern eine Idee von dem Brückenbausysteme des Hrn. Gross zu geben, habe ich hier den Plan, den Grundrifs und Aufrifs dieser Brü-

cke, sammt dem Bauüberschlag, der sich nur auf 30,000 fl. beläuft, geliefert. Jeder Baukenner wird sich aus der Ansicht der nach der strengsten Vorschrift der theoretischen Grundfätze angebrachten Hängfäulen überzeugen, daß sie nach dem Bogen eines ganzen Cirkels, und so keilförmig angebracht sind, daß der Druck in den Grund der Pfeiler geleitet wurde, wie es die punktirten Halbcirkel des Planes zeigen. Eben so regelmäßig sind die Sprengbänder, die Rüste, so wie jeder andere Theil angebracht worden, folglich kann der senkrechte Druck die stärksten Lasten tragen. Zu dem Halbmesser dieses Bogens ist die Lichtenweite der Brücke von 52 Klafter angenommen worden, folglich stellt selber das obere Segment eines Bogens von 104 Klaftern, der den vierten Theil des Halbmessers ausmacht, vor, wodurch der Beweis dargestellt ist, daß die Grade nach dem ganzen Cirkel eingetheilt sind, mithin das Sprengwerk den schwersten Lasten Trotz bieten kann. Den Beweis liefert die auf 42 Klafter im Lichten, und 3 Klafter in der Breite erbaute Arvenser Brücke, die über 6 Zolle hoch beschottert ist, welche Schwere sich, wenn man den Quadratschuh nur zu 25 Pf. annimmt, auf 1164 Zentner beläuft. Dem Schwung, dem Seitendruck, ja sogar dem Sturmwinde widerste-

hen die angebrachten Kreuzbänder, dann
dass die Brücke selbst in der Mitte nur 3
Klafter, und an beyden Seiten 4 Klafter
breit ist. Das Dach nebst den Seiteneinde-
ckungen ist so eingerichtet, dass der Wind
von allen Seiten durchstreichen kann. Nach
allen diesen Uiberzeugungen auch theoreti-
scher Entwiklung rath der Erfinder Herr
Direktor Gross an, sich nur dann dieser Me-
thode zu bedienen, wenn es die Lokalum-
stände nicht anders erlauben, entweder eine
solche oder gar keine Brücke anzubringen;
außerdem ist jener auf 30 Klafter in Lich-
ten der Vorzug zu geben, wenn es die Um-
stände erlauben, vor die im Wasser zu ste-
hen kommende Pfeiler, Eisbrecher vorzufe-
tzen. Diese Brücken sind den gewölbten bey
weiten vorzuziehen, weil sie ungleich weni-
ger kosten, und wohl 100 Jahre dauern kön-
nen, wo es erst hernach bey der Wieder-
herstellung nur auf das Holzwerk ankömmt,
welche Kosten gegen andere kostspielige
Brücken kaum ein jährliches Interesse aus-
tragen können. Deshalb sind solche gespreng-
te Brücken anzurathen, wo Hr. Direktor
Gross eine 40jährige Erfahrung für sich
hat. Die hölzernen ungedeckten Jochbrücken
bestehen nur 7 bis höchstens 10 Jahre, wer-
den öfters alle Jahre weggerissen, und man
muss nebst der Kostspieligkeit auch immer

n • nen •
u • uen • u •
n • nen • nen •
u • uen • uen •

die Hemmung der Passage empfinden. Aus diesem Grunde habe ich den würdigen Herrn Direktor Groß gebeten, einen Plan zu einer solchen Sprengbrücke über den grossen Donauarm am Tabor an der Spitz zu entwerfen, weil dort fast jährlich, sobald Eisgänge vorfallen, einige Joche weggerissen werden, und die Fahrt nach der Residenz immer durch einige Tage auf die unangenehmste Art gehemmt wird, auch die Wiederherstellung bey der grossen Holztheuerung immer grosse Summen kostet. Er hat mir den Plan mit vieler Güte verfertigt, den ich hier mittheile, so wie den nach den dermaligen Preisen berechneten Uiberschlag, der bey einem solchen, der alten Römer würdigen Werke (welches 5 Pfeiler im Wasser hat, und die Bogenweite eines jeden 31 Klafter im Lichten ist, die ganze Länge ist 206 Klafter) nur die mässige Summe von 400,000 fl. beträgt. Herr Direktor Groß erkläret sich dafür zu haften, dass er dieses Werk um diesen Preis ausführt. Die Zeichnung beyder Plane ist so deutlich, dass sie keiner weiteren Erläuterung von mir bedürfen. Möchte doch die Taborbrücke von unserm gnädigsten Monarchen, der so sehr für alles Grosse eifert, und so viele grosse Werke schon ausgeführt hat, recht bald ausgeführt werden.

§. 57.

F o r t s e t z u n g.

IV. Die Stein- oder Grundlage.

Die Stein- oder Grundlage einer Stra-
ße muß nach der Lage des Terrains in
folgende Theile zergliedert werden: 1.
Die Anwendung des Pflasters, wo man die
zu einem regelmässigen Pflaster geeigneten
Steine haben kann. 2. Wo die Steine von
der Art sind, daß sie nur zur Grundlage
angewendet, hernach beschottert werden
können. 3. Wo man Steine allein aus Man-
gel des Schotters brauchen muß. Aufs

I. Der erste Fall der Pflasterung ist
durch bewohnte Orte, wo das Pflaster den
Vorzug verdient. Der zweyte Fall, wo
die Steine und Schotter aus einer zu großen
Entfernung zugeführt werden müßten, wo-
durch der Bau und die Unterhaltung zu
kostspielig ausfielen; wenn nun da brauchba-
re Pflastersteine vorhanden sind, so ist anzu-
rathen, die Planirung oder Straßenbreite auf
6 Klafter anzutragen, davon 3 Klafter in
der Mitte zu pflastern, die 9 Schuhe aber
auf jeder Seite nicht zu pflastern sind, auf
welchen die leichten Wägen gut fortkom-
men, besonders bey trockener Witterung,
denn a) meilenweise auf einem Pflaster zu

fahren, ist äufferst beschwerlich für Menschen und Vieh; b) wäre die ganze Breite zu pflastern zu kostspielig; dann ist c) hiezu nur ein trockener Boden geeignet, indem in einem feuchten Terrain die Pflastersteine sich mehr oder weniger eindrücken, bis Löcher entstehen, die den ganzen Weg auf einmahl unfahrbar machen. Auch sind dazu die Berge nicht geeignet, weil auf flachen Steinen das Vieh bergauf, bergab keinen festen Fuß hat. Endlich ist bey einem solchen Pflaster der Bedacht zu nehmen, daß man neben beyden Enden des Pflasters in kleinere Stücke geschlagene Steine verwendet, und fest zusammenstoffet. Aufs

II. Wenn man in einer Gegend Stein und Schotter nach der Wahl hat, so kömmt es auf die zwey Hauptgegenstände an: 1. auf die Qualität, 2. welches bey gleicher Eigenschaft wohlfeiler zu stehen kömmt. Wollte man nach allen Beobachtungen den Steinen auf einem der Nässe nicht unterworfenen Grunde den Vorzug geben, so müssen sie nicht höher als 9 Zoll hoch angetragen, die großen besonders flachen Steine in kleinere Stücke zerfchlagen werden, weil sich auf einem flachen Steine der Schotter nicht so leicht verbinden kann, mithin sich geschwinder zum Staube zermahlet. Die Steinlage muß aus diesem Grunde auch niemahl

in der Mitte konvex, und an beyden Enden keine grofse, sondern nur kleine gelegt werden, damit nicht der Fall wie oben bey der Pflasterung eintrete. Ist die Steinlage hergestellt, so müssen die oberen Oeffnungen mit kleinen Steinen ausgefüllt, oder so lange zer schlagen werden, bis man eine gleiche Fläche erhält, sodann kann die Beschotterung auf 9 Zoll hoch vorgenommen werden, bey welcher die gröfseren Steine mit dem Rechen auf die Steinlage gezogen werden müssen, damit der kleine Schotter in der Höhe bleibt, welches zur geschwinden Verbindung und bequemen Befahrung das Meiste be trägt.

Sollte aber das Terrain, auf welchem die Steinlage gezogen wird, der Feuchte unterworfen seyn, so hat der Schotter von Darnm den Vorzug, weil die Steine sich nicht so verbinden, dafs die von unten aufsteigende Nässe nicht durchdringen sollte. Es drücken sich die Steine in die Tiefe, wodurch das auf selben schon gebundene Schottermateriale auch weicht, und seine Bindung verliert, mithin das Wasser auch von oben durchdringet. Die Strasse geht geschwin der zu Grunde, und ist sodann schlechter als jeder Landweg zu befahren, auch oft gar nicht zu passiren. Aufs

III. Wenn man aber blos Steine ohne

Schotter hat, so kann die Steinlage von 12 bis 14 Zoll hoch auf vorbeschriebene Art bewirkt, sodann von 4 bis 6 Zoll hoch mit zu Schotter geschlagenen Steinen überzogen werden. Ist dieser klein geschlagene Stein von sehr fester Gattung, so muß die Oberfläche auf eine Klafter breit mit Sand und Erde überzogen werden, damit sich das Zugvieh die Hufe nicht zu sehr beschädige, welches auch zur geschwinderen Verbindung vieles beyträgt, und um so weniger schädlich seyn kann, weil sich diese wenige Erdmasse bey dem ersten Regen in die kleinen Oeffnungen, welche bey Steinen unvermeidlich sind, hineinzieht.

§. 58.

F o r t s e t z u n g.

V. Von der Beschotterung ohne Steinen.

Ich komme jetzt auf den Hauptpunkt des Grossischen Straßenaufsystems, den ich wohl zu erwägen bitte. Herr Gross hat sich durch mehrere Fälle vollkommen überzeugt, daß, wenn der Schotter aus kleinen prismatischen Theilen besteht, als: verwitterter Granit, Kies, Horn, Gypsstein, und anderen ähnlichen Gattungen, welche, wenn sie sich in die kleinsten Theile zerreiben, nicht zu Koth oder Lehm werden, diese Steinchen am

besten zur Verbindung geeignet, und dieses Materiale allen übrigen Stein- und Schottergattungen vorzuziehen sey, weil selber sich so verbindet, als wenn die Oberfläche der Straſſe von einem Stücke wäre, es kann so dann keine Nässe, die von unten aufsteigt, oder von oben eindringt, diese so beschötterte Straſſe bemeistern. Im Jahre 1784 wurde in Galizien die Straſſe von Lemberg nach Sambor in Bau genommen, welche Straſſenlinie von der Kreisstadt gegen Kaminski zwischen dem Dniester und Stryflusse auf eine Länge von 10,000 Klaftern gewählt werden mußte, unter welchen sich gewifs wechselweise 2000 Klafter solcher Sümpfe befanden, in welche kein Stück Vieh, ohne zu versinken, gehen konnte. In vielen Gegenden dieser Moräste, sind bey Auswerfung der Gräben die Arbeiter bis an die Knie im Wasser und Moraste gestanden, bis man das Wasser zum Theile zum Ablaufen gebracht hatte. Diese Sümpfe wurden auf die im §. 56. geschilderte Art bearbeitet, die Planirung hergestellt, und weil in der ganzen Gegend keine Steine zu haben waren, mit dem Flussschotter überführet, wo von dieser Zeit mehrmahl der Fall eingetreten ist, daß diese ganze Gegend mit der Straſſe unter Wasser gesetzt wurde, welches aber nur die Schotterhaufen und den Staub wegge-

schwemmet, aber die Straßen unverletzt gelassen hat, weil der oben beschriebene Schotter sich so zusammenverbindet, daß er zu einem Stücke wird, und das Wasser weder von oben noch von unten eindringen läßt, folglich diese fest zusammengeführte Masse einen gleichen Druck auf den planirten Körper hat, welches mit den Steingattungen nicht zu erwarten ist, außer man wollte denselben durch das Malter wie bey jeder Mauer die Verbindung verschaffen. Den nächsten Beweis geben uns die Ziegel, welche von einer Masse sind, die sich leicht zerbrechen läßt. Hat sich aber eine Ziegelmauer einmahl verbunden, und wird zu einem Stücke, so leistet sie die nämlichen und noch bessere Dienste, als die Steinmauer. Wir können uns ja täglich bey den beschotterten Brücken überzeugen, welche mit einem ähnlichen kleinen Schotter überzogen sind, und nachdem sie einige Jahre befahren werden, fest und gleichsam zu einem Stücke geworden, wenn man bey der Anlegung, Verwendung und Erhaltung vorschriftsmäßig vorgehet. ¹⁶¹⁾ Wenn man erwägt, daß

161) Bey Oberbarwald unweit Isdebnik geht über einen Damm eine drey Klafter lange Brücke, welche auf erstbefagte Art beschottert ist. Als Herr Direktor Groß auf der Straßenbereifung

die Kubikklafter von diesem Materiale öfter nicht auf 3 fl., hingegen die von Steinen auf 30, ja oft 60 fl. zu stehen kömmt, und noch dazu eine auf diese Art angelegte Strasse ungleich bequemer zu befahren, und von längerer Dauer als ein so kostspieliger Steindamm ist, so wird wohl niemand die Vorzüge dieser Methode, die durch vierzigjährige Erfahrung des würdigen Hrn. Direktors Gross bewährt ist, verkennen dürfen. Wenn eine solche auf $1\frac{1}{2}$ Schuh oder 18 Zoll hoch beschotterte Strasse in der ordentlichen Konfervation erhalten wird, nach welcher man die Wagengeleise niemahl über 3 bis 4 Zoll tief werden lassen muß, so bleibt

hinkam, fuhr er über selbe, und fand hernach zu seinem Erstaunen, daß die hölzernen Balken auf welche der Schotter gebracht war, ganz verfault im Wasser lagen, und er blos über den Schotter, der eine solche Konsistenz, wie der härteste Stein bekommen hatte, gefahren sey. Der Einräumer sagte ihm, es seyen an demselben Tag schon die schweresten Lastwagen darüber passirt. Als man neue Balken legen wollte, versuchte man es umsonst, diesen Schotter mit eisernen Steinschlegeln zu zer schlagen, es mußten Spitzkrampen genommen werden, um ihn aufzuhauen. Kann es einen evidenteren Beweis der Vortreflichkeit dieses Systems geben?

ja noch ein 14 Zoll hoher fester Grund, und ist es ja einerley, ob dieser aus Stein oder Schotter besteht; ja der aus Schotter bestehende hat erwiesenermaßen den Vorzug vor allen anderen.

§. 59.

F o r t s e t z u n g.

VI. Die Barrieren oder Geländer.

Die Barrieren oder Geländer sind größtentheils überflüssig. Findet man wohl auf Straßen, die nicht Chausseemäßig gebaut sind, und oft über die gefährlichsten Abgründe führen, Geländer. Der Fahrende soll in solchen Gegenden aufmerksam und langsam fahren. Dem Umwerfen wird durch die Geländer nicht vorgebeugt, weil sie zu schwach sind, mithin vermehren sie nur die Baukosten, ohne wesentlich zu nützen. Dem Hinausfahren bis an den Rand kann zum Theile durch die Schotterhaufen gesteuert werden. Indessen wenn man sie durchaus haben will, so kann man bey 5 Schuh hohen Dämmen, bis zur größten Höhe anfangen, Geländer zu setzen. Wenn die Dämme nach der Vorschrift mit eingelegten Weiden gebaut werden, so wachsen sie auf, wodurch die Furcht beseitigt, die Terasse mehr be-

festigt, folglich auch die Gefahr mehr verhütet, und vieles erspart werden kann.

§. 60.

B e s c h l u s s.

VII. Die erforderliche Breite der Strasse.

Einige wollen behaupten, daß 26 Schuh zur größten Breite einer Strasse hinreichend seyen, mit diesen ist Herr Direktor Grofs nicht einverstanden, weil es von den kommerzirenden Frachtwägen und anderen Lokalumständen abhängt, z. B. wo viel Treibvieh aus Ungarn und Galizien gegen Oesterreich und Mähren passirt, dann bey Hauptstädten, so wie bey Mautorten, die zur Nachtszeit gesperret werden, und bey Fälen, wo Straßen in einer solchen Gegend geführt werden, in welcher sich ein Brückenbau ergiebt, und keine andere Kommunikation zu erhalten wäre. Kommerzwägen, welche breit und hoch bepackt, auch schwer beladen sind, fahren und bleiben gemeinlich in der Mitte der Strasse, und nehmen einen Raum von 9 bis 11 Schuhen ein, mithin muß auf jeder Seite ein Platz zum Ausweichen bleiben. Kein zum Ausweichen Genöthigter kann bis an das Ende der Breite, besonders bey hohen Dämmen, wo schon

die Banquetten oder Geländer 2 bis 3 Schuhe wegnehmen, hinausfahren, auch muß für die Fußgeher und Schotterhaufen ein Platz gelassen werden. In Fällen, wo außer der Straßte keine Kommunikation zu erhalten möglich ist, die sich nicht selten ergeben, muß auch auf die Breite der Straßte Rücksicht genommen werden. Gehet in solchen Gegenden eine Brücke zu Grunde, so muß nur die eine Hälfte abgetragen und gebaut, und die andere Hälfte zum befahren gelassen werden. Die meisten Hindernisse treten in solchen Fällen bey dem Triebviehe ein. Aus allen diesem ist zu ermessen, daß in solchen Gegenden die Straßte wenigstens 30 Schuh breit angelegt werden müsse, daher müßte die strengste Schmäle 3, und die größte Breite 5 Klafter seyn. Sind wo schon über 5 Klafter breite Straßten, so rath er nicht an sie schmaler zu machen, sondern die überflüssige Breite als einen Nebenweg zu belassen, und nach der erforderlichen Eigenschaft, die Beschotterung 3 bis 4 Klafter breit anzutragen, wodurch bey etwas trockener Witterung die Wägen auf dem breiten Theile fahren, und die Beschotterung verschont bleiben würde. Uiberhaupt muß sich dießfalls ein praktischer Baukenner nach den erhobenen Lokalumständen richten.

§. 61.

*Betrachtungen über das Strassenbausystem
des Herrn Direktors Groß.*

Der aufmerksame Leser, der das von mir jetzt angeführte wohl erwogen hat, wird gestehen müssen, daß dem Strassenbausysteme des Herrn Direktors Groß vor allen übrigen bisher bestandenen der Vorzug gebühre: da 1. die Strassen immer nach dem richtigen Niveau von ihm geführt werden; 2. die überflüssigen Seitengräben ganz erspart werden; 3. er durch Sümpfe und Teiche die haltbarsten und wohlfeilsten Dämme von bloßer Erde, die hernach beschottert werden, und die größten Lasten tragen, führet; 4. über Flüsse von ihm die dauerhaftesten und solidesten Brücken, um einen äußerst geringen Preis gebaut werden; 5. sein Strassenkonstruktionsbau, (wozu er größtentheils blos den kleinen Schotter verwendet, der zu einer festen Masse wird;) alle kostspieligen Steindämme fast ganz entbehrlich macht, und die größte Solidität, mit der größten Bequemlichkeit für die Reisenden vereinigt, und außerordentlich wohlfeil ist. Endlich auch 6. sein Plan zu einem Strassenfonde, durch die Reluirung der Frohnen, und Aufhebung aller beschwerlichen Wegmäthe im Inneren des Landes musterhaft, wohlthätig und überall anwendbar ist. Die erhöhten Wegmäthen sind, wenn sie auch in beyden Galizien mehr als 200,000 fl. jährlich ausmachen sollten, doch nicht hinreichend, um einen ergiebigen Strassenfond für beyde Länder zu bilden, und der

Unterthan wäre doch dabey sehr verkürzt, weil die erhöhte Wegmauth von zwey zu zwey Meilen das Pferd zu 4 kr., jährlich wenigstens 6 fl. für jeden zweyspännigen Unterthan beträgt, indem wenn der Unterthan nur alle 14 Tage einmahl auf den Wochenmarkt fährt, und bis dahin nur einen Schranken passirt, die Manth jährlich schon 5 fl. 12 kr. beträgt, und er nebst den erhöhten Mäuthen dennoch seine 4 Straßenfrohtage jährlich arbeiten muß; wogegen nach dem Systeme des Hrn. Gros die Requirung der 4 Frohtage nach dem höchsten Relutionspreis der Zugrobot, für jeden zweyspännigen Unterthan, den Tag à 36 kr. gerechnet, nur jährlich 2 fl. 24 kr., für den Handfrohner den Tag à 12 kr., jährlich nur 48 kr. ausmacht, dadurch aber der so ergiebige reine Straßenfond, wie er in der Tabelle des Straßenfondes angesetzt ist, von 1,700,000 fl. jährlich sowohl zur Herstellung der in beyden Ländern noch erforderlichen 450 Meilen, als zur Erhaltung der bereits bestehenden 250 Meilen erzielt wird, und die Unterthanen dabey sowohl von aller Naturalfrohn, als von den höchst lästigen Wegmäuthen, die doch nie recht genau und sicher kontrolirt werden können, ganz enthoben ist. Wenn ich nun noch dazu setze, daß das von mir jetzt geschilderte Grossische Straßensystem durch eine Erfahrung von 34 Jahren in Galizien selbst vollkommen bewährt gefunden worden ist, so ist nicht zu zweifeln, daß die Regierung Galiziens, an deren Spitze so einsichtsvolle, als patriotisch gesinnte Männer stehen, und die bereits schon so viel zum Besten des Landes in den übrigen von mir geschilder-

ten Zweigen der öffentlichen Verwaltung gethan haben, dieses so gemeinnützige System einer schleunigen Vollendung zuführen, und dadurch die Gegner desselben, welche einer am Tage liegenden Erfahrung widersprechen wollen, verstummen machen wird. Dann werde ich dem ehrwürdigen patriotischen Greise Grofs mit vollem Rechte zurufen können:

If once right reason drives that cloud
away

Truth breaks upon us with resistles
day.

Wenn die Vernunft dies Nachtgewölk
zertheilet,

Bricht Wahrheit hell im Siegesglanz
hervor.

Popes Essay on Criticism, P. II.

Bemerkung

Ueber die Beko erbauenden Strafsen
von 450 Meilen, wie viel sie vom
Jahr 1806 bis Jahre 1832 von dem
auf 1,700,000 abfallenden Interessen
zur Ersparnisehen, und theils

zu können

13	565	000	3,304,009	165,200
			165,200	
			4,000	
814	610	000	3,473,209	173,660
			173,660	
815	655		3,646,869	

Da nun die Ang
der Hauptsumme
geschlagen werden

• • 68,000
• 3,578,869

Wornach nach Abschlag der Beköstigung erspartet wird	Die Ersparung als Kapital ange- legt, und die In- teressen zu Ka- pital abgeschla- gen, betragen	Die abfallender Interessen belau- fen sich auf
fl.	fl.	fl.
580,000	3578869 178943 580,000	178943
580,000	4337812 216890 580,000	216890
580,000	5134702 256735 580000	256735
580,000	5971437 298571 580000	298571
580,000	6850003 342500 580000	342500
580,000	7772508 388675 580000	388675
580,000	8741183 437604 580000	437604
580,000	9758187 487909 580000	487909
580,000	10826096	541304

hlag

Dee über den Waag-Fluss bey
 Sn Sprengbrücke nach dem
 A.

Kub Klaff	Arbeits- Preis.	Hand lan-	ins Geld berechnet pr. 12 kr.	Zusam- men
--------------	--------------------	--------------	-------------------------------------	---------------

[illegible]

[illegible]

Kurrent Klafter.	eits- ife.	Hand lan- ger.	ins Geld berechnet pr 12 kr.		Zusam- men.	
			H.	Kr.	H.	Kr.
290						
	—	—	—	—	—	—
220	—	20	4	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
100	40	—	—	—	—	—
	—	3	—	36	—	—
	—	—	—	—	—	—
216	40	—	—	—	—	—
	—	100	20	—	—	—
365	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
	—	40	8	—	—	—
	—	—	—	—	—	—

Meri- reise.	Arbeits- Preise.		Hand lan. ger.	ins Geld berechnet pr. 12 kr.		Zusam- men.	
	kr.	fl. kr		fl. kr.	fl. kr.		
—	148	—	—	—	—		
—	—	—	222	44	24		
—	2	40	—	—	—		
—	—	—	4	—	48		
—	<u>2035</u>	<u>34</u>	<u>3658</u>	<u>731</u>	<u>30</u>	<u>2767</u>	<u>—</u>
—	45	—	—	—	—		
—	—	—	500	100	—		
—	7	30	—	—	—		
—	15	—	—	—	—		
—	<u>67</u>	<u>30</u>	<u>500</u>	<u>100</u>	<u>—</u>	<u>167</u>	<u>30</u>
—	1120	10	—	—	—		

3

1871

1872

1873

1874

1875

1876

1877

1878

1879

1880

1881

1882

1883

1884

1885

1886

1887

1888

100	Fuhrlohn pr. 12 kr.	3000	Quadrat-Klafter Schind	tung an Zimmermanns-	Handlanger-Arbeit pr. 1	3000	Handlanger-Arbeit pr.	2500	Stück 3 Klafter lange	Fuhrlohn das Stück pr.	250	Centner Eisen zu Maue	Klammern pr. 40 H.	Auf Steinfaß, Alaun und gel	zufreichen	Für das Holz zu den Ge	beit, und Handlangern	Die ganze Länge der Brücke	ler-Schlag- und Flebma	Befoldungen und Extra	Elementar-Zufälle ausger	92671
-----	---------------------	------	------------------------	----------------------	-------------------------	------	-----------------------	------	-----------------------	------------------------	-----	-----------------------	--------------------	-----------------------------	--------------------	------------------------	-----------------------	----------------------------	------------------------	-----------------------	--------------------------	-------

Jekel, Franz Joseph,

Geschichte und Darstellung des Pohnischen Handels Mit zwey Plans

Bd.: 2

Wien u.a. 1809

Polon. 44-2

urn:nbn:de:bvb:12-bsb10778665-6